



2024/2076

25.7.2024

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2024/2076 DE LA COMISIÓN

de 24 de julio de 2024

por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1178/2011 y (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a la aclaración de los requisitos aplicables a los copilotos de relevo en crucero, a actualizaciones de los requisitos para la expedición de licencias y la certificación médica de la tripulación de vuelo, y a mejoras para la aviación general

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular sus artículos 23, 27 y 31,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos para los pilotos que participan en la explotación de las aeronaves a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (2) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽³⁾ establece requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas.
- (3) De conformidad con el artículo 140, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) 2018/1139, el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 debe adaptarse al Reglamento (UE) 2018/1139 en lo que respecta a la definición de «aeronave propulsada compleja» que constaba en el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, que fue derogado por el Reglamento (UE) 2018/1139. Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 en consecuencia.
- (4) Por lo que se refiere a los aviones monomotor, el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 debe modificarse para reflejar los últimos avances técnicos y contemplar futuros diseños, como los motores eléctricos y los motores híbridos, que incluyen componentes del motor tanto térmicos como eléctricos.
- (5) El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 también debe modificarse para aclarar y actualizar sus disposiciones sobre la base de las cuestiones planteadas a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea por sus órganos consultivos, las cuestiones detectadas durante las actividades de apoyo al seguimiento y a la ejecución, o aquellas consideradas como problemáticas específicamente para la aviación general o para la certificación médica aeronáutica.
- (6) Al simplificar los requisitos para la revalidación de las atribuciones de una habilitación de montaña, deben establecerse disposiciones transitorias adecuadas para garantizar una transición fluida entre los requisitos actuales y los futuros.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj>).

- (7) Deben revisarse las disposiciones relativas a los copilotos de relevo en crucero, tanto las del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 como las del Reglamento (UE) n.º 965/2012, a fin de garantizar una formación adecuada de dichos pilotos y de establecer procedimientos operativos adecuados para la transferencia de autoridad entre los miembros de la tripulación de vuelo.
- (8) Las disposiciones, tanto del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 como del Reglamento (UE) n.º 965/2012, relativas a los pilotos que hayan alcanzado la edad de 60 años y que participen en operaciones de servicios médicos de emergencia con helicóptero (HEMS) con un solo piloto deben revisarse para facilitar una mayor cobertura de las operaciones HEMS, logrando así un equilibrio entre la necesidad de una mayor disponibilidad de servicios médicos y los riesgos de operaciones con pilotos de más de 60 años.
- (9) Dado que la investigación médica requiere protocolos estrictos, deben revisarse las disposiciones, tanto del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 como del Reglamento (UE) n.º 965/2012, relativas a circunstancias médicas especiales, con el fin de garantizar que sean adecuadas para su finalidad, no afecten negativamente a la seguridad del vuelo y garanticen el cumplimiento de los principios establecidos en materia de investigación médica.
- (10) Las disposiciones que permiten a las personas solicitar un cambio de autoridad competente deben revisarse para que sean aplicables también a los titulares de certificados médicos a los que aún no se haya expedido una licencia.
- (11) Dado que la Organización de Aviación Civil Internacional recomienda la evaluación de los factores de riesgo para la salud y el asesoramiento preventivo, deben revisarse los requisitos médicos para permitir que se evalúen los riesgos para la salud y, en particular, los factores de riesgo cardiovascular.
- (12) Deben revisarse las disposiciones relativas a la evaluación médica aeronáutica para garantizar que tengan debidamente en cuenta los efectos degenerativos del envejecimiento de los sistemas corporales.
- (13) Las modificaciones de los requisitos de los certificados médicos, los médicos examinadores aéreos y los centros médicos aeronáuticos, así como las modificaciones relativas a las limitaciones de edad para los pilotos que participen en HEMS, deben aplicarse de manera diferida, de forma que las autoridades competentes de los Estados miembros dispongan del tiempo necesario para prepararse para la aplicación de esos cambios reglamentarios.
- (14) La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea elaboró proyectos de normas de desarrollo, que presentó a la Comisión con el Dictamen n.º 05/2023, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (15) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado con arreglo al artículo 127, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se modifica como sigue:

- 1) El artículo 2 se modifica como sigue:
 - a) se suprime el punto 3;
 - b) se insertan los puntos 3 bis y 3 ter siguientes:
 - «3 bis) “avión complejo”: un avión que reúna cualquiera de las características siguientes:
 - i) tener una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg,
 - ii) estar certificado para una configuración máxima de más de 19 asientos de pasajeros,
 - iii) estar certificado para operar con una tripulación mínima de 2 pilotos,
 - iv) estar equipado con uno o más turborreactores o con más de un motor turbohélice;
 - 3 ter) “helicóptero complejo”: un helicóptero que reúna cualquiera de las características siguientes:
 - i) tener una masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg,

- ii) estar certificado para una configuración máxima de más de 9 asientos de pasajeros,
 - iii) estar certificado para operar con una tripulación mínima de 2 pilotos;»;
- c) se insertan los puntos 8 bis y 8 ter siguientes:
- «8 bis) «avión SEP»: un avión monomotor de un solo piloto para el que no se requiere habilitación de tipo y cuya unidad de propulsión central única funciona con un único controlador de empuje y es alimentada con uno de los siguientes tipos de motor:
 - a) un motor de pistón;
 - b) un sistema de motor eléctrico que, si así se especifica en el proceso de certificación de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012, puede incluir más de un motor eléctrico;
 - c) un sistema de motor híbrido compuesto por motores de pistón y motores eléctricos, si así se especifica en el proceso de certificación de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012;
 - 8 ter) «helicóptero SEP»: un helicóptero monomotor de un solo piloto propulsado por un motor de pistón;».

2) En el artículo 3, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Sin perjuicio de lo dispuesto en Reglamento Delegado (UE) 2020/723 de la Comisión (*), los pilotos de las aeronaves mencionadas en el artículo 2, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), del Reglamento (UE) 2018/1139 cumplirán los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos establecidos en los anexos I y IV del presente Reglamento.

(*) Reglamento Delegado (UE) 2020/723 de la Comisión, de 4 de marzo de 2020, por el que establecen disposiciones de aplicación relativas a la aceptación de certificación de pilotos expedida por terceros países y se modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 (DO L 170 de 2.6.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj).».

3) Se inserta el artículo 3 bis siguiente:

«Artículo 3 bis

Medidas transitorias para los protocolos de evaluación médica aplicados de conformidad con el punto ARA.MED.330 del anexo VI (Parte ARA) y los certificados médicos expedidos sobre la base de tales protocolos

1. Las autoridades competentes que participen en protocolos de evaluación médica, o deseen adherirse a un protocolo de evaluación médica existente, de conformidad con el punto ARA.MED.330 del anexo VI (Parte ARA), aplicable antes del 13 de febrero de 2025, podrán seguir aplicando el protocolo pertinente, o adherirse a él, hasta el final de su validez, cuando la validez se haya determinado antes del 13 de agosto de 2024.

2. Los titulares de certificados médicos expedidos de conformidad con los protocolos de evaluación médica a que se refiere el apartado 1 podrán ejercer las atribuciones de sus licencias de piloto sobre la base de sus certificados médicos, siempre que el protocolo de evaluación médica pertinente siga siendo aplicable con arreglo al apartado 1.».

4) En el artículo 4, apartado 7, letra b), el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) aviones SEP y helicópteros SEP, ambos con una masa máxima de despegue inferior o igual a 2 000 kg;».

5) Se inserta el artículo 4 nonies siguiente:

«Artículo 4 nonies

Medidas transitorias para los titulares de una habilitación de montaña

Los titulares de una habilitación de montaña expedida antes del 13 de agosto de 2024 y con una fecha de caducidad anotada con arreglo al punto FCL.815 del anexo I, deberán adoptar las siguientes medidas a fin de seguir ejerciendo sus atribuciones después de esa fecha:

- a) asegurarse de que la autoridad competente vuelva a expedir la habilitación de montaña sin fecha de caducidad;

- b) cumplir lo dispuesto en el punto FCL.815, letra d), del anexo I, a menos que en los dos años anteriores hayan revalidado su habilitación de montaña con arreglo al punto FCL.815, letra e), del anexo I, aplicable hasta el 12 de agosto de 2024.».
- 6) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.
 - 7) El anexo IV se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.
 - 8) El anexo VI se modifica de conformidad con el anexo III del presente Reglamento.
 - 9) El anexo VII se modifica de conformidad con el anexo IV del presente Reglamento.
 - 10) El anexo VIII se modifica de conformidad con el anexo V del presente Reglamento.

Artículo 2

El Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifica como sigue:

- 1) El anexo III (Parte ORO) se modifica de conformidad con el anexo VI del presente Reglamento.
- 2) El anexo V (Parte SPA) se modifica de conformidad con el anexo VII del presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Las siguientes modificaciones serán aplicables a partir del 13 de febrero de 2025:

- 1) el punto 7 del anexo I;
- 2) el anexo II;
- 3) los puntos 6 a 18 y puntos 22 y 23 del anexo III;
- 4) los puntos 2 a 9 del anexo IV;
- 5) el anexo VII.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 24 de julio de 2024

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

Modificaciones del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011

El anexo I se modifica como sigue:

- 1) En el punto FCL.015, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
 - «e) El titular de una licencia expedida de conformidad con el presente anexo (Parte FCL) podrá solicitar a la autoridad competente designada por otro Estado miembro un cambio de autoridad competente en relación con todas las licencias que posea, según lo especificado en la letra d). Los titulares de un certificado médico expedido con arreglo al anexo IV (Parte MED) que todavía no posean una licencia de piloto podrán solicitar un cambio de autoridad competente en relación con todos los registros médicos conservados por la autoridad competente.»
- 2) En el punto FCL.020, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) Un alumno piloto no volará solo a menos que cumpla las siguientes condiciones:
 - 1) estar autorizado para ello y supervisado por un instructor de vuelo;
 - 2) haber adquirido, antes de recibir la autorización especificada en el punto 1, la competencia para operar con seguridad las aeronaves pertinentes durante el vuelo solo previsto.»
- 3) El punto FCL.025 se modifica como sigue:
 - a) en la letra b), los puntos 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:
 - «4) Si los solicitantes de la expedición de una licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL), de una licencia de piloto privado (PPL) o de una habilitación de vuelo por instrumentos básica (BIR) no superan uno de los exámenes escritos de conocimientos teóricos en cuatro intentos, o no han superado todos los exámenes escritos durante el período mencionado en la letra b), punto 2, volverán a realizar el conjunto completo de exámenes escritos de conocimientos teóricos.
 - 5) Antes de repetir el conjunto completo de exámenes escritos de conocimientos teóricos, los solicitantes deberán recibir formación adicional en una DTO o una ATO. La extensión y el ámbito de la formación necesaria serán determinados por la DTO o la ATO sobre la base de las necesidades de los solicitantes.»
 - b) en la letra c), punto 1, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
 - «ii) para la expedición de una licencia de piloto comercial, una licencia de piloto con tripulación múltiple o una habilitación de vuelo por instrumentos (IR), durante un período de 36 meses;».
- 4) En el punto FCL.035, letra b), se añade el punto 6 siguiente:
 - «6) Cuando el apéndice 1 incluya un crédito para la materia “Comunicaciones”, se aplicará todo lo siguiente:
 - i) dicho crédito solo se concederá para la formación y el examen para esa materia si los solicitantes, durante los exámenes de conocimientos teóricos previos realizados con arreglo al punto ARA.FCL.300 del anexo VI, han completado la materia “Comunicaciones” o tanto la materia “Comunicaciones VFR” como “Comunicaciones IFR”;
 - ii) los solicitantes que hayan completado únicamente la materia “Comunicaciones VFR” o solo la materia “Comunicaciones IFR” deberán completar la instrucción de conocimientos teóricos de la materia “Comunicaciones”, cuya duración podrá reducirse sobre la base de una evaluación de los solicitantes realizada por la ATO. En el caso de los solicitantes que hayan completado la materia “Comunicaciones VFR”, podrán reducirse los aspectos relacionados exclusivamente con la comunicación VFR. En el caso de los solicitantes que hayan completado la materia “Comunicaciones IFR”, podrán reducirse los aspectos relacionados exclusivamente con la comunicación IFR. En cualquier caso, los solicitantes deberán completar el examen de conocimientos teóricos en la materia “Comunicaciones”.».
- 5) En el punto FCL.045, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
 - «d) Un alumno piloto llevará en todos los vuelos solo de travesía la certificación de la autorización requerida por el punto FCL.020, letra a), punto 1.».
- 6) En el punto FCL.060, letra b), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) como copiloto de relevo en crucero, a menos que haya completado, en los 90 días anteriores, uno de los siguientes elementos:

- i) al menos 3 sectores como copiloto de relevo en crucero en el tipo correspondiente;
- ii) una formación cuyo contenido haya sido determinado por el operador e incluya al menos 3 sectores como copiloto de relevo en crucero en un FSTD que represente el tipo pertinente;
- iii) formación periódica con arreglo a la subparte FC (ORO.FC) del anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012;
- iv) una verificación de competencia para copilotos de relevo en crucero con arreglo al apéndice 9;».

7) En el punto FCL.065, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) Entre 60 y 64 años. Aviones y helicópteros. El titular de una licencia de piloto que haya llegado a la edad de 60 años no ejercerá de piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial, excepto en calidad de miembro de una tripulación multipiloto. No obstante, dichos titulares tendrán derecho a actuar como pilotos de una aeronave dedicada a operaciones de servicios médicos de emergencia con helicóptero con un solo piloto con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012, siempre que cumplan los requisitos aplicables especificados a tal efecto en dicho Reglamento y en el anexo IV (Parte MED) del presente Reglamento.».

8) El punto FCL.115 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.115 LAPL — Curso de formación

- a) Los solicitantes de una LAPL deberán completar un curso de formación en una DTO o una ATO. Dicho curso de formación incluirá:
 - 1) instrucción de conocimientos teóricos e instrucción de vuelo apropiadas a las atribuciones de la LAPL solicitada;
 - 2) adicionalmente, para una LAPL(H), los elementos de formación obligatorios para el tipo de helicóptero correspondiente según lo definido en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.
- b) La instrucción de conocimientos teóricos y la instrucción de vuelo podrán completarse en una DTO o en una ATO distinta de aquella en la que los solicitantes hubieran comenzado su formación.
- c) En el caso de la formación para la atribución de clase de aviones SEP-mar, se tendrán en cuenta los elementos del apéndice 9, sección B (Requisitos específicos para la categoría de avión), punto 7 [Habilitaciones de clase (mar)].
- d) Los solicitantes de una LAPL podrán recibir créditos por la formación para PPL que hayan realizado anteriormente de conformidad con la subparte C en la misma categoría de aeronave, sobre la base de una evaluación del solicitante realizada por la ATO o la DTO responsable del curso de formación para la LAPL. En cualquier caso, los solicitantes deberán cumplir los requisitos de experiencia establecidos en el punto FCL.110.A, letra a), o el punto FCL.110.H, letra a), según proceda.».

9) En el punto FCL.105.A, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) *Atribuciones*

Las atribuciones del titular de una LAPL para aviones son actuar como PIC en aviones SEP [SEP(tierra)], hidroaviones SEP [SEP(mar)] o TMG con una masa máxima certificada de despegue de 2 000 kg o inferior, transportando un número máximo de 3 pasajeros, de forma tal que nunca haya más de 4 personas a bordo de la aeronave.».

10) En el apartado FCL.110.A, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

- «c) Reconocimiento de crédito: A los solicitantes con experiencia previa como PIC se les podrán reconocer los créditos correspondientes a los requisitos de la letra a) en las siguientes condiciones:
- 1) El volumen de crédito lo decidirá la DTO o la ATO en la que el piloto realice el curso de formación, basándose en una evaluación de vuelo previa a la entrada, pero en cualquier caso:
 - i) no excederá el tiempo de vuelo total como PIC;
 - ii) no excederá el 50 % de las horas requeridas en la letra a);
 - iii) no incluirá los requisitos de la letra a), punto 2.

- 2) Podrá tenerse en cuenta la experiencia previa como PIC en aeronaves que estén sujetas a una decisión de un Estado miembro adoptada de conformidad con el artículo 2, apartado 8, letras a) o c), del Reglamento (UE) 2018/1139 o que entren en el ámbito de aplicación del anexo I de dicho Reglamento, siempre que la aeronave se ajuste a la definición de la categoría de aeronave correspondiente del presente anexo (Parte FCL).».
- 11) En el punto FCL.135.A, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) Los solicitantes de una LAPL(A) recibirán atribuciones para la clase de aviones o TMG con los que se realizó la prueba de pericia. Para extender sus atribuciones a otra clase, los titulares de una LAPL(A) deberán completar, en esa otra clase, todo lo siguiente:
- 1) 3 horas de instrucción de vuelo, incluidos los siguientes elementos:
 - i) 10 despegues y aterrizajes en doble mando,
 - ii) 10 despegues y aterrizajes solo supervisados;
 - 2) una prueba de pericia para demostrar un nivel adecuado de pericia práctica en la nueva clase. Durante esta prueba de pericia, el solicitante deberá demostrar también al examinador un nivel adecuado de conocimientos teóricos para la otra clase en las siguientes materias:
 - i) Procedimientos operacionales,
 - ii) Performance y planificación del vuelo,
 - iii) Conocimiento general de la aeronave.
- b) Con el fin de extender las atribuciones a otra variante dentro de una clase, el piloto deberá llevar a cabo un curso de diferencias o hacer una familiarización. El curso de diferencias se registrará en el libro de vuelo del piloto o en un registro equivalente y será firmado por el instructor. Al extender las atribuciones para una clase de avión SEP a una variante con otro tipo de motor de los mencionados en el artículo 2, punto 8 bis, el curso de diferencias consistirá en instrucción de vuelo en doble mando e instrucción de conocimientos teóricos, que incluirán, con respecto a ese otro tipo de motor y sistemas de aeronaves conexos, al menos todas las materias siguientes:
- 1) Procedimientos operacionales,
 - 2) Performance y planificación del vuelo,
 - 3) Conocimiento general de la aeronave.».
- 12) El punto FCL.140.A se modifica como sigue:
- a) en la letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1) haber completado al menos 12 horas de tiempo de vuelo como PIC o vuelo en doble mando o solo bajo la supervisión de un instructor, que incluyan:
- i) 12 despegues y aterrizajes,
 - ii) curso de actualización de al menos 1 hora de tiempo de vuelo total con un instructor y a satisfacción de este, que seleccionará los ejercicios de vuelo que permitan al solicitante actualizar su competencia para operar la aeronave y aplicar procedimientos normales, anormales y de emergencia con seguridad;»;
- b) se añaden las letras c) y d) siguientes:
- «c) Los titulares de una LAPL(A) con atribuciones para aviones SEP que, de conformidad con el punto FCL.135.A, letra b), hayan extendido sus atribuciones a una variante con un tipo diferente de motor de los contemplados en el artículo 2, punto 8 bis y que no hayan volado dicha variante en los 2 años anteriores deberán completar cualquiera de los siguientes elementos en dicha variante antes de ejercer sus atribuciones en ella:
- 1) un curso de diferencias adicional con arreglo al punto FCL.135.A, letra b);
 - 2) una verificación de competencia;
 - 3) un curso de actualización adicional con arreglo al punto FCL.140.A, letra a), punto 1, inciso ii).
- d) Los vuelos en doble mando, los vuelos bajo supervisión a que se refiere la parte introductoria de la letra a), punto 1, el curso de actualización a que se refieren la letra a), punto 1, inciso ii), y la letra c), punto 3, y la verificación de competencia a que se refieren la letra a), punto 2, y la letra c), punto 2, se registrarán en el libro de vuelo del piloto o en otro registro equivalente y serán firmados por el instructor o examinador, según proceda.».

- 13) En el punto FCL.110.H, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Reconocimiento de crédito. A los solicitantes con experiencia previa como PIC se les podrán reconocer los créditos correspondientes a los requisitos de la letra a) en las siguientes condiciones:
 - 1) El volumen de crédito lo decidirá la DTO o la ATO en la que el piloto realice el curso de formación, basándose en una evaluación de vuelo previa a la entrada, pero en cualquier caso:
 - i) no excederá el tiempo de vuelo total como PIC;
 - ii) no excederá el 50 % de las horas requeridas en la letra a);
 - iii) no incluirá los requisitos de la letra a), punto 2.
 - 2) Podrá tenerse en cuenta la experiencia previa como PIC en aeronaves que estén sujetas a una decisión de un Estado miembro adoptada de conformidad con el artículo 2, apartado 8, letra b), del Reglamento (UE) 2018/1139 o que entren en el ámbito de aplicación del anexo I de dicho Reglamento, siempre que la aeronave se ajuste a la definición de categoría de helicóptero del presente anexo (Parte FCL).».
- 14) En el punto FCL.135.H, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) Los solicitantes de una LAPL(H) recibirán atribuciones para el tipo específico de helicóptero con el que se realizó la prueba de pericia. Para extender sus atribuciones a otro tipo de helicóptero, los titulares de una LAPL(H) deberán completar, en ese otro tipo, todo lo siguiente:
 - 1) salvo disposición en contrario en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, al menos 5 horas de instrucción de vuelo, que incluyan:
 - i) 15 despegues, aproximaciones y aterrizajes en doble mando,
 - ii) 15 despegues, aproximaciones y aterrizajes solo supervisados;
 - 2) una prueba de pericia para demostrar un nivel adecuado de pericia práctica en el nuevo tipo. Durante esta prueba de pericia, el solicitante deberá demostrar también al examinador un nivel adecuado de conocimientos teóricos para el otro tipo en las siguientes materias:
 - i) Procedimientos operacionales,
 - ii) Performance y planificación del vuelo,
 - iii) Conocimiento general de la aeronave.
 - b) Antes de que el titular de una LAPL(H) pueda ejercer las atribuciones de la licencia en una variante de helicóptero distinta de la usada para la prueba de pericia, el piloto deberá llevar a cabo un curso de diferencias o hacer una familiarización, según lo establecido en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012. El curso de diferencias se registrará en el libro de vuelo del piloto o en un registro equivalente y será firmado por el instructor.».
- 15) El punto FCL.140.H se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.140.H LAPL(H) — Requisitos de experiencia reciente**
- a) Los titulares de una LAPL(H) ejercerán las atribuciones de su licencia en un tipo específico solamente si en los últimos 12 meses han realizado una de las siguientes acciones en el tipo correspondiente:
 - 1) completar los dos elementos siguientes:
 - i) al menos 6 horas de tiempo de vuelo en helicópteros de ese tipo como PIC, o en vuelo en doble mando o solo bajo la supervisión de un instructor, incluidos 6 despegues, aproximaciones y aterrizajes,
 - ii) un curso de actualización de al menos 1 hora de tiempo de vuelo total con un instructor y a satisfacción de este, que seleccionará los ejercicios de vuelo que permitan al solicitante actualizar su competencia para operar la aeronave y aplicar procedimientos normales, anormales y de emergencia con seguridad;
 - 2) superar una verificación de competencia con un examinador en el tipo específico antes de retomar el ejercicio de las atribuciones de su licencia. El programa de la verificación de competencia se basará en la prueba de pericia para la LAPL(H).

- b) Los solicitantes podrán optar por completar el curso de actualización a que se refiere la letra a), punto 1, inciso ii), en la aeronave o en un FSTD que represente el tipo pertinente, o en una combinación de ambos.
- c) Los vuelos en doble mando, los vuelos bajo supervisión a que se refiere la letra a), punto 1, inciso i), el curso de actualización a que se refiere la letra a), punto 1, inciso ii), y la verificación de competencia a que se refiere la letra a), punto 2, se registrarán en el libro de vuelo del piloto o en otro registro equivalente y serán firmados por el instructor o examinador, según proceda.».
- 16) En el punto FCL.205.A, letra b), los puntos 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:
- «2) la realización de pruebas de pericia y verificaciones de competencia para las licencias especificadas en el punto 1;
- 3) la formación, las pruebas y la verificación de las habilitaciones o certificados asociados a la licencia de instructor o examinador, según proceda.».
- 17) En el punto FCL.210.A, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) Los solicitantes de una PPL(A) deberán haber completado al menos 45 horas de instrucción de vuelo en aviones o TMG, 5 de las cuales podrán haberse completado en un FSTD, incluidas al menos:
- 1) 25 horas de instrucción de vuelo en doble mando;
- 2) 10 horas de tiempo de vuelo solo supervisado, incluidas al menos 5 horas de tiempo de vuelo de travesía solo con al menos 1 vuelo de travesía de al menos 270 km (150 NM), durante el cual se realizarán aterrizajes con parada completa en 2 aeródromos que no sean el de partida.
- Los solicitantes podrán completar el tiempo de vuelo de un curso de formación para obtener la habilitación de vuelo nocturno con arreglo al punto FCL.810, letra a), punto 1, inciso ii), como parte de las 45 horas de instrucción de vuelo, siempre que, antes de iniciar la formación para obtener la habilitación de vuelo nocturno, hayan completado el entrenamiento básico de vuelo por instrumentos.
- b) Requisitos específicos para los solicitantes que hayan recibido formación para LAPL(A). Los solicitantes de una PPL(A) recibirán créditos por la formación para LAPL(A) que hayan realizado anteriormente y se les expedirá una PPL(A), siempre que la formación para LAPL(A) y la formación para PPL(A) que hayan completado en total cumplan los requisitos de experiencia establecidos en la letra a). En tal caso, no obstante, se aplicará todo lo siguiente:
- 1) si los solicitantes ya son titulares de una LAPL(A), se aplicarán todas las condiciones siguientes, siempre que hayan completado al menos 45 horas de tiempo de vuelo total en aviones o TMG:
- i) el requisito de la parte introductoria de la letra a) se reduce a 40 horas de instrucción de vuelo,
- ii) el requisito de la letra a), punto 1, se reduce a 21 horas de instrucción de vuelo en doble mando;
- 2) los solicitantes deberán haber completado al menos todos los elementos siguientes con un instructor que esté cualificado para instruir para una PPL(A):
- i) 5 horas de instrucción de vuelo en doble mando,
- ii) el tiempo de vuelo solo especificado en la letra a), punto 2.».
- 18) En el punto FCL.205.H, letra b), los puntos 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:
- «2) la realización de pruebas de pericia y verificaciones de competencia para las licencias especificadas en el punto 1;
- 3) la formación, las pruebas y la verificación de las habilitaciones o certificados asociados a la licencia de instructor o examinador, según proceda.».
- 19) El punto FCL.210.H se modifica como sigue:
- a) en la letra a), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «Los solicitantes de una PPL(H) deberán haber completado al menos 45 horas de instrucción de vuelo en helicópteros, 5 de las cuales podrán haberse completado en un FSTD, incluidas al menos:»;

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) Requisitos específicos para los solicitantes que hayan recibido formación para LAPL(H). Los solicitantes de una PPL(A) recibirán créditos por la formación para LAPL(H) que hayan realizado anteriormente y se les expedirá una PPL(H), siempre que la formación para LAPL(H) y la formación para PPL(H) que hayan completado en total cumplan los requisitos de experiencia establecidos en la letra a).».

20) En el punto FCL.205.As, letra b), los puntos 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

- «2) la realización de pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la licencia especificada en el punto 1;
3) la formación, las pruebas y la verificación de las habilitaciones o certificados asociados a la licencia de instructor o examinador, según proceda.».

21) El punto FCL.325.A se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.325.A CPL(A) — Requisitos específicos para solicitantes que sean titulares de una MPL

a) Los solicitantes de una CPL(A) que sean titulares de una MPL deberán haber completado en aviones:

- 1) 70 horas de tiempo de vuelo de una de las siguientes maneras:
i) como PIC,
ii) de las cuales al menos 10 horas como PIC y el tiempo de vuelo adicional como PIC bajo supervisión (PICUS).

De estas 70 horas, 20 serán tiempo de vuelo de travesía en VFR como PIC, o tiempo de vuelo de travesía compuesto de al menos 10 horas como PIC y 10 horas como PICUS. Esto incluirá un vuelo de travesía en VFR de al menos 540 km (300 NM) durante el cual se realizarán, como PIC, aterrizajes con parada completa en dos aeródromos diferentes;

- 2) los elementos del curso modular de CPL(A) según se especifica en el capítulo E, punto 10, letra a), y punto 11, del apéndice 3;
3) la prueba de pericia de CPL(A), con arreglo al punto FCL.320.

b) Cuando se expida una CPL con arreglo a la letra a), los solicitantes estarán sujetos a las siguientes condiciones:

- 1) cumplir los requisitos del punto FCL.405.A, letra c), para que las atribuciones de su IR(A) se extiendan a operaciones con un solo piloto en aviones;
2) tener las atribuciones de sus habilitaciones de tipo restringidas para ejercer únicamente las atribuciones de un copiloto. Esta restricción se suprimirá cuando los solicitantes completen, como PIC, una verificación de competencia para el tipo pertinente con arreglo al apéndice 9.».

22) En el punto FCL.405.A, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Previa solicitud, los titulares de una MPL:

- 1) recibirán atribuciones adicionales del titular de una PPL(A), siempre que cumplan los requisitos para obtener una PPL(A) especificados en la subparte C;
2) verán sustituida su MPL por una CPL(A), siempre que cumplan los requisitos especificados en el punto FCL.325.A.».

23) En el punto FCL.510.A, letra c), se añade el punto 3 siguiente:

- «3) Los titulares de una habilitación de tipo restringida expedida con arreglo al punto FCL.720.A, letra c), recibirán créditos por el tiempo de vuelo que hayan completado en el ejercicio de las atribuciones de dicha habilitación de tipo, hasta un máximo de 250 horas.».

24) El punto FCL.710 se modifica como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) Los pilotos deberán completar un curso de diferencias o una familiarización para extender sus atribuciones a otra variante de aeronave dentro de una habilitación de clase o tipo o, en el caso del punto FCL.710, letra d), punto 1, del presente anexo, a fin de mantener dichas atribuciones. En el caso de variantes dentro de una habilitación de clase o tipo, el curso de diferencias o la familiarización incluirán los elementos pertinentes definidos en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, cuando proceda. Al extender las atribuciones de una habilitación de clase de avión SEP a una variante con otro tipo de motor de los mencionados en el artículo 2, punto 8 bis, del presente Reglamento, el curso de diferencias consistirá en instrucción de vuelo en doble mando e instrucción de conocimientos teóricos, que incluirán, con respecto a ese otro tipo de motor y sistemas de aeronaves conexos, al menos todas las materias siguientes:
- 1) Conocimiento general de la aeronave;
 - 2) Procedimientos operacionales;
 - 3) Performance y planificación del vuelo.»;
- b) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:
- «c) No obstante el requisito de la letra b), el curso de diferencias para las siguientes aeronaves podrá ser impartido por un instructor debidamente cualificado, salvo disposición en contrario en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012:
- 1) aviones que requieran una habilitación de clase:
 - i) TMG,
 - ii) aviones SEP,
 - iii) aviones MEP,
 - iv) aviones SET, excepto para aviones SET complejos o de alta performance;
 - 2) helicópteros monomotor con una masa máxima de despegue inferior o igual a 3 175 kg.
- d) Los pilotos que, tras haber extendido sus atribuciones a otra variante dentro de una habilitación de clase o tipo de conformidad con el presente punto, no hayan volado dicha variante en los 2 años anteriores, deberán, antes de ejercer sus atribuciones en esa variante, completar cualquiera de los siguientes elementos en ella:
- 1) un curso de diferencias adicional con arreglo a las letras a) y b) o, si procede, la letra c);
 - 2) una verificación de competencia;
 - 3) en el caso de una variante dentro de la habilitación de clase SEP con un tipo concreto de motor de los mencionados en el artículo 2, punto 8 bis, un curso de actualización con arreglo al punto FCL.740.A, letra b), punto 1, inciso ii), letra C).»;
- c) se inserta la letra d bis) siguiente:
- «d bis) El punto FCL.710, letra d), no se aplicará en el caso de variantes dentro de la habilitación de clase TMG y variantes dentro de la habilitación de clase SEP que tengan el mismo tipo de motor de los mencionados en el artículo 2, punto 8 bis, del presente Reglamento.».
- 25) El punto FCL.725 se modifica como sigue:
- a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Curso de formación. Los solicitantes de una habilitación de clase o tipo deberán completar un curso de formación en una ATO. Los solicitantes de una habilitación de clase de avión SEP no de alta performance, de una habilitación de clase TMG o de una habilitación de tipo para los helicópteros monomotor a que se hace referencia en el apartado DTO.GEN.110, letra a), punto 2, letra c), del anexo VIII (Parte DTO) del presente Reglamento podrán completar el curso de formación en una DTO. El curso de formación para habilitación de tipo incluirá los elementos de formación obligatorios para el tipo pertinente según lo definido en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.»;
 - b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Operaciones multipiloto y con un solo piloto en aeronaves de un solo piloto — Habilitaciones de tipo

- 1) Las atribuciones de los titulares de una habilitación de tipo para una aeronave de un solo piloto incluyen las atribuciones para volar la aeronave en operaciones con un solo piloto y operaciones multipiloto. No obstante, dichos titulares solo ejercerán esas atribuciones para una determinada forma de operación si cumplen todos los requisitos siguientes:
 - i) han completado con éxito un entrenamiento de vuelo para la forma pertinente de operación en el tipo de aeronave pertinente de conformidad con el apéndice 9 del presente anexo, salvo que se especifique lo contrario en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012. Dicho entrenamiento de vuelo para una determinada forma de operación se incluirá en el curso de formación inicial para habilitación de tipo en una ATO o, tras la expedición inicial de la habilitación de tipo, se completará en forma de formación adicional en cualquiera de las siguientes entidades:
 - A) en una ATO,
 - B) en una organización que esté sujeta al anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 y que esté autorizada a impartir dicho entrenamiento sobre la base de una aprobación o de una declaración;
 - ii) han completado una prueba de pericia o una verificación de competencia:
 - A) para operaciones con un solo piloto, de una de las siguientes maneras:
 - 1) en operaciones con un solo piloto,
 - 2) en operaciones multipiloto con elementos adicionales para operaciones con un solo piloto, tal como se especifica en el apéndice 9,
 - B) para operaciones multipiloto, en operaciones multipiloto;
 - iii) además, en el caso de operaciones multipiloto en aeronaves de un solo piloto:
 - A) cumplen los requisitos que se especifican en:
 - 1) el punto FCL.720.A, letra b), punto 4, o el punto FCL.720.H, letra a), punto 2, según proceda,
 - 2) el punto FCL.720.A, letra b), punto 5, para aviones de un solo piloto, antes de iniciar el entrenamiento de vuelo para operaciones multipiloto de conformidad con el punto FCL.725, letra d), punto 1, inciso i),
 - B) ejercen sus atribuciones únicamente en una organización sujeta al anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- 2) Cuando los solicitantes de la expedición inicial de una habilitación de tipo para una aeronave de un solo piloto completen el entrenamiento de vuelo y la prueba de pericia únicamente en operaciones multipiloto, la habilitación de tipo se expedirá con una restricción a operaciones multipiloto. Esta restricción se suprimirá cuando los solicitantes completen, de conformidad con el apéndice 9, un entrenamiento adicional y una verificación de competencia que incluyan los elementos necesarios para las operaciones con un solo piloto.

En todos los demás casos, la forma de operación no se registrará en la licencia.»;

- c) se insertan las letras d *bis*) y d *ter*) siguientes:

«d *bis*) Operaciones con un solo piloto y multipiloto — Habilitaciones de clase de avión

Las atribuciones de los titulares de una habilitación de clase para un avión de un solo piloto incluyen las atribuciones para volar el avión en operaciones multipiloto, siempre que tales titulares:

- 1) cumplan los requisitos establecidos en:
 - i) el punto FCL.720.A, letra b), punto 4,
 - ii) el punto FCL.720.A, letra b), punto 5, antes de iniciar el entrenamiento de vuelo para operaciones multipiloto de conformidad con el punto FCL.725, letra d *bis*), punto 2;
- 2) hayan completado un entrenamiento de vuelo y superado una verificación de competencia para operaciones multipiloto en la clase de avión pertinente de acuerdo con la sección B, punto 5, letra g), del apéndice 9 en una organización de las especificadas en el punto FCL.725, letra d), punto 1, inciso i); y

- 3) ejerzan sus atribuciones únicamente en una organización sujeta al anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012.

No se registrarán en la licencia atribuciones adicionales para operaciones multipiloto en una clase de avión de un solo piloto.

- d ter) Si se realiza una prueba de pericia o una verificación de competencia para una habilitación de clase o tipo de aeronave de un solo piloto en cualquiera de las siguientes circunstancias, se registrarán, en el libro de vuelo de los solicitantes, la forma o formas de operación en las que se haya realizado dicha prueba de pericia o verificación de competencia, y el examinador las firmará:

- 1) operaciones multipiloto;
- 2) operaciones multipiloto y con un solo piloto.».

- 26) En el punto FCL.740, letra b), punto 1, los incisos ii) y iii) se sustituyen por el texto siguiente:

«ii) en una DTO o en una ATO, si la habilitación caducada tenía por objeto una habilitación de clase de avión SEP no de alta performance, una habilitación de clase TMG o una habilitación de tipo para los helicópteros monomotor a que se hace referencia en el apartado DTO.GEN.110, letra a), punto 2, letra c), del anexo VIII;

iii) en una DTO, en una ATO o con un instructor, si la habilitación caducó hace no más de 3 años y se trata de una habilitación de clase de avión SEP no de alta performance o una habilitación de clase TMG;».

- 27) El punto FCL.720.A se modifica como sigue:

a) en la letra a), se suprimen los dos párrafos entre el epígrafe «a) Aviones de un solo piloto» y el encabezamiento «1) Aviones multimotor de un solo piloto»;

b) en la letra b), punto 5), el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) haber completado, en los 3 años anteriores, el entrenamiento y verificación de conformidad con los puntos ORO.FC.220 u ORO.FC.230 del anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012;»;

c) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) No obstante lo dispuesto en el punto FCL.720.A, letra b), a los solicitantes que cumplan lo dispuesto en la sección B, punto 6, inciso i), del apéndice 9 se les expedirá una habilitación de tipo con atribuciones restringidas para un avión multipiloto que permita a los titulares de dicha habilitación actuar como copilotos de relevo en crucero por encima del nivel de vuelo (FL) 200, siempre que otros dos miembros de la tripulación tengan una habilitación de tipo de conformidad con el punto FCL.720.A, letra b).

Para eliminar la restricción, los solicitantes deberán cumplir todos los requisitos siguientes:

- 1) someterse a una evaluación en una ATO, que determinará las necesidades de formación que presentan para que se les elimine la restricción;
- 2) sobre la base de la evaluación especificada en el punto 1, completar, en dicha ATO, una formación que les permita alcanzar el nivel de competencia para operar con seguridad la aeronave;
- 3) una vez completada la formación especificada en el punto 2, completar una prueba de pericia de conformidad con el apéndice 9;
- 4) una vez completada la prueba de pericia especificada en el punto 3, cumplir una de las condiciones siguientes:
 - i) cumplir lo dispuesto en el punto ORO.FC.220, letra e), del anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012, siempre que cumplan los requisitos de experiencia especificados en el punto FCL.730.A del presente anexo,
 - ii) completar un entrenamiento de vuelo en la aeronave que incluya maniobras de despegue, de aterrizaje y de “motor y al aire”.».

- 28) En el punto FCL.725.A, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) para aviones complejos no de alta performance de un solo piloto, aviones complejos de alta performance de un solo piloto y aviones multipiloto, los cursos de formación deberán incluir conocimientos teóricos e instrucción de vuelo sobre UPRT relacionada con las especificidades de la clase o tipo correspondiente. Para la instrucción de vuelo, podrán utilizarse FSTD, de conformidad con la sección A, punto 18, del apéndice 9.».

- 29) En el punto FCL.730.A, letra a), los puntos 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1) si durante el curso se utiliza un FFS cualificado a nivel CG, C o C provisional:

- i) en el caso de los copilotos de relevo en crucero, 1 500 horas de tiempo de vuelo,
 - ii) en todos los demás casos, 1 500 horas de tiempo de vuelo o 250 sectores de ruta;
- 2) si durante el curso se utiliza un FFS cualificado a nivel DG o D:
- i) en el caso de los copilotos de relevo en crucero, 750 horas de tiempo de vuelo,
 - ii) en todos los demás casos, 500 horas de tiempo de vuelo o 100 sectores de ruta;».
- 30) En el punto FCL.740.A, la letra b) se modifica como sigue:
- a) el punto 1 se modifica como sigue:
 - i) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Habilitaciones de clase de avión SEP y habilitaciones de clase TMG. Para la revalidación de las habilitaciones de clase de avión SEP o las habilitaciones de clase TMG, los solicitantes tendrán que:»;
 - ii) el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
 - «ii) completar 12 horas de tiempo de vuelo en la clase correspondiente en los 12 meses anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación, que incluyan lo siguiente:
 - A) 6 horas como PIC,
 - B) 12 despegues y 12 aterrizajes,
 - C) curso de actualización de al menos 1 hora de tiempo de vuelo total con un instructor de vuelo (FI) o un instructor de habilitación de clase (CRI) y a satisfacción de este, que seleccionará los ejercicios de vuelo que permitan al solicitante actualizar su competencia para operar la aeronave y aplicar procedimientos normales, anormales y de emergencia con seguridad. Los solicitantes estarán exentos de realizar este curso de actualización si han superado cualquiera de las siguientes pruebas, en cualquier clase o tipo de avión:
 - 1) una verificación de competencia de habilitación de clase o de tipo;
 - 2) una prueba de pericia;
 - 3) una evaluación práctica de la EBT;
 - 4) una evaluación de la competencia.»;
- b) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) Cuando los solicitantes sean titulares tanto de una habilitación de clase de avión SEP-tierra como de una habilitación de clase TMG, podrán completar los requisitos establecidos en el punto 1 en cualquiera de las clases, o en una combinación de ellas, y lograr la revalidación en ambas habilitaciones.»;
- c) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4) Cuando los solicitantes sean titulares tanto de una habilitación de clase de avión SEP-tierra como de una habilitación de clase de avión SEP-mar, podrán completar los requisitos establecidos en el punto 1, inciso ii), en cualquiera de las clases, o en una combinación de ellas, y lograr el cumplimiento de esos requisitos para ambas habilitaciones. En cada clase deberán completarse al menos 1 hora de vuelo como PIC y 6 de los 12 despegues y 12 aterrizajes requeridos.».
- 31) En el punto FCL.745.A, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) 3 horas de instrucción de vuelo en doble mando con un instructor de vuelo para aviones FI(A) cualificado de acuerdo con el punto FCL.915, letra e), que consistirá en una UPRT avanzada en un avión apto para la tarea de formación. El tiempo de vuelo que no incluya la UPRT avanzada pero que sirva para ir a la zona de entrenamiento de la UPRT o regresar de ella no se contabilizará a efectos de esas 3 horas.».
- 32) El punto FCL.740.H se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.740.H Revalidación de las habilitaciones de tipo — Helicópteros**
- a) Revalidación. Para revalidar sus habilitaciones de tipo para helicópteros, los solicitantes deberán cumplir uno de los siguientes requisitos, según proceda:
 - 1) tomar las siguientes medidas:
 - i) completar, dentro del período de validez de la habilitación de tipo, al menos 2 horas como piloto en el tipo pertinente de helicóptero,

- ii) en los 3 meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación de tipo, superar una verificación de competencia:
 - A) que se llevará a cabo de conformidad con el apéndice 9 en el tipo pertinente de helicóptero o en un FSTD que represente dicho tipo;
 - B) cuya duración podrá contabilizarse a efectos del tiempo de vuelo especificado en el inciso i);
- 2) en el caso de las habilitaciones de tipo para helicópteros monomotor de una masa máxima de despegue de hasta 3 175 kg, deberán cumplir una de las condiciones siguientes:
 - i) cumplir lo dispuesto en la letra a), punto 1,
 - ii) completar, en el tipo pertinente de helicóptero, los dos elementos siguientes:
 - A) dentro del período de validez de la habilitación de tipo, al menos 6 horas como PIC;
 - B) en los 3 meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación, un curso de actualización de al menos 1 hora de tiempo de vuelo total con un instructor y a satisfacción de este, que seleccionará los ejercicios de vuelo que permitan al solicitante actualizar su competencia para operar la aeronave y aplicar procedimientos normales, anormales y de emergencia con seguridad. Los solicitantes podrán optar por completar el curso de actualización en la aeronave o en un FSTD que represente el tipo pertinente, o en una combinación de ambos.
- b) Cuando los solicitantes sean titulares de más de una habilitación de tipo para helicópteros SEP, podrán obtener la revalidación de todas las habilitaciones de tipo pertinentes superando la verificación de competencia con arreglo a la letra a), punto 1, inciso ii), o completando el curso de actualización con arreglo a la letra a), punto 2, inciso ii), letra B), en solo uno de los tipos pertinentes de los que sean titulares, siempre que hayan completado uno de los siguientes tiempos de vuelo como PIC en cada uno de los demás tipos pertinentes durante el período de validez:
 - 1) si han completado una verificación de competencia con arreglo a la letra a), punto 1, inciso ii), al menos 2 horas;
 - 2) si han completado un curso de actualización con arreglo a la letra a), punto 2, inciso ii), letra B), al menos 6 horas.

La verificación de competencia o el curso de actualización, según proceda, se llevarán a cabo cada vez en un tipo diferente. El nuevo período de validez de todas las habilitaciones de tipo revalidadas de conformidad con la presente letra comenzará en el mismo momento que el período de validez de la habilitación de tipo para la que se realice la verificación de competencia o el curso de actualización.

- c) Cuando los solicitantes sean titulares de más de una habilitación de tipo para helicópteros SET con una masa máxima certificada de despegue de hasta 3 175 kg, podrán obtener la revalidación de todas las habilitaciones de tipo pertinentes superando la verificación de competencia con arreglo a la letra a), punto 1, inciso ii), o completando el curso de actualización con arreglo a la letra a), punto 2, inciso ii), letra B), en solo uno de los tipos pertinentes de los que sean titulares, siempre que hayan completado todo lo siguiente:
 - 1) 300 horas como PIC en helicópteros;
 - 2) 15 horas en cada uno de los tipos de los que son titulares;
 - 3) cualquiera de los siguientes tiempos de vuelo como PIC en cada uno de los demás tipos pertinentes durante el período de validez:
 - i) si han completado una verificación de competencia con arreglo a la letra a), punto 1, inciso ii), al menos 2 horas,
 - ii) si han completado un curso de actualización con arreglo a la letra a), punto 2, inciso ii), letra B), al menos 6 horas.

La verificación de competencia se llevará a cabo cada vez en un tipo diferente. El nuevo período de validez de todas las habilitaciones de tipo revalidadas de conformidad con la presente letra comenzará en el mismo momento que el período de validez de la habilitación de tipo para la que se complete la verificación de competencia o el curso de actualización.

- d) Los solicitantes que hayan completado con éxito una prueba de pericia para la expedición de una habilitación de tipo adicional o una verificación de competencia para la renovación de una habilitación de tipo deberán obtener la revalidación de las habilitaciones de tipo pertinentes de las que ya sean titulares en los grupos comunes, tal como se especifica en las letras b) y c).

El nuevo período de validez de todas las habilitaciones de tipo revalidadas de conformidad con la presente letra comenzará en el mismo momento que el período de validez de la habilitación de tipo para la que se complete la prueba de pericia o la verificación de competencia.

- e) La revalidación de una IR(H), si se es titular, podrá combinarse con una verificación de competencia para una habilitación de tipo.
 - f) Los solicitantes que no aprueben todas las secciones de una verificación de competencia antes de la fecha de caducidad de una habilitación de tipo no ejercerán las atribuciones de dicha habilitación hasta que hayan superado la verificación de competencia. En el caso de las letras b) y c), los solicitantes no ejercerán sus atribuciones en ninguno de los tipos.».
- 33) En el punto FCL.810, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) Cuando los solicitantes sean titulares tanto de una habilitación de clase de avión SEP-tierra como de una habilitación de clase TMG, podrán cumplir los requisitos establecidos en el punto 1 en cualquiera de las clases o en ambas.».
- 34) El punto FCL.815 se modifica como sigue:
- a) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
 - «d) Para ejercer las atribuciones de la habilitación de montaña, el titular de la habilitación deberá haber cumplido, durante los últimos 2 años, una de las condiciones siguientes:
 - 1) realizar al menos 6 aterrizajes en una superficie para la que se haya designado que es necesaria una habilitación de montaña;
 - 2) superar una verificación de competencia que cumpla los requisitos de la letra c). La compleción de la verificación de competencia se registrará en el libro de vuelo del piloto y será firmada por el examinador responsable.»;
 - b) se suprimen las letras e) y f).
- 35) En el punto FCL.820, la letra b) se modifica como sigue:
- a) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
 - «La obligación de ser titular de una habilitación de ensayos en vuelo establecida en la letra a) se aplicará solo a los ensayos en vuelo llevados a cabo en:»;
 - b) en el punto 2, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
 - «ii) los estándares de CS-23 o códigos de aeronavegabilidad equivalentes, excepto para aviones con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2 000 kg.».
- 36) En el punto FCL.835, letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1) Las atribuciones del titular de una BIR consisten en realizar vuelos bajo IFR en aviones de un solo piloto para los que se posean habilitaciones de clase, con la excepción de lo siguiente:
 - i) aviones de alta performance,
 - ii) variantes de avión, en caso de que los datos de idoneidad operativa hayan determinado que se requiere una IR.».
- 37) En el punto FCL.915, la letra b) se modifica como sigue:
- a) el encabezamiento se sustituye por el texto siguiente:
 - «Requisitos adicionales para instructores que ofrecen instrucción de vuelo en aeronaves»;
 - b) en el punto 3, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
 - «ii) haber superado una evaluación de competencia para la categoría pertinente de instructor en esa clase o tipo de aeronave;»;
 - c) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
 - «4) estar autorizados a actuar como piloto al mando en la aeronave durante dicha instrucción de vuelo, y»;
 - d) se añade el punto 5 siguiente:
 - «5) al proporcionar instrucción de vuelo en una variante de la clase de avión SEP con un tipo concreto de motor de los mencionados en el artículo 2, punto 8 bis, del presente Reglamento, haber cumplido una de las condiciones siguientes:

- i) haber completado al menos 5 horas de tiempo de vuelo como pilotos en esa variante,
 - ii) haber superado una evaluación de competencia para la categoría pertinente de instructor en esa variante.».
- 38) En el punto FCL.930, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) El solicitante de un certificado de instructor deberá haber completado un curso de instrucción teórica e instrucción de vuelo en una ATO.».
- 39) El punto FCL.945 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.945 Obligaciones de los instructores

Una vez completado el vuelo de entrenamiento para la revalidación de una habilitación de clase de avión SEP o de clase TMG con arreglo al punto FCL.740.A, letra b), punto 1, inciso ii), letra C), o para la revalidación de una habilitación de tipo de helicóptero monomotor con arreglo al punto FCL.740.H, letra a), punto 2, inciso ii), letra B), y únicamente en caso de que se cumplan todos los demás criterios de revalidación exigidos por el punto FCL.740.A, letra b), punto 1, inciso ii), o por el punto FCL.740.H, letra a), punto 2, inciso ii), según proceda, el instructor anotará en la licencia del solicitante la nueva fecha de caducidad de la habilitación, si así lo autoriza específicamente la autoridad competente responsable de la licencia del solicitante.».

- 40) En el punto FCL.915.FI, la letra b) se modifica como sigue:
- a) el punto 2 se modifica como sigue:
 - i) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«ser titular de al menos una PPL(A), o ser titular de una MPL con atribuciones adicionales de PPL de acuerdo con el punto FCL.405.A, letra b), punto 1, y haber cumplido las siguientes condiciones:»,
 - ii) el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:
 - «i) excepto para un FI(A) que solo imparta formación para LAPL(A), haber superado el examen de conocimientos teóricos de la CPL, que puede realizarse sin completar un curso de formación de conocimientos teóricos de la CPL y que, en ese caso, no será válido para ninguna de las siguientes acciones:
 - A) la expedición de una CPL;
 - B) la recepción de créditos para conocimientos teóricos de la CPL de conformidad con el punto FCL.035 y el apéndice 1;»;
 - b) el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) haber completado al menos 30 horas en la clase o tipo de avión utilizado para el curso de formación en FI(A), de las cuales al menos 5 horas deberán haberse completado en los 6 meses anteriores a la evaluación de vuelo previa a la entrada establecida en el punto FCL.930.FI, letra a);».
- 41) En el punto FCL.930.FI, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Los solicitantes del certificado de FI deberán haber superado, en una ATO, una evaluación de vuelo previa a la entrada específica con un FI cualificado de acuerdo con el punto FCL.905.FI, letra j), en los 6 meses anteriores al inicio del curso, para evaluar su capacidad para realizarlo. Esta evaluación de vuelo previa a la entrada debe basarse en la verificación de competencia para las habilitaciones de clase y tipo según lo establecido en el apéndice 9.».
- 42) El punto FCL.940.FI se modifica como sigue:
- a) en la letra a), punto 1, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) haber completado un curso de actualización de instructor como FI en una ATO o en la autoridad competente;»;
 - b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) *Renovación*

Si el certificado de FI ha caducado, los solicitantes, en el período de 12 meses previo a la fecha de la solicitud de la renovación, deberán completar un curso de actualización de instructor como un FI en una ATO o en una autoridad competente, y completar una evaluación de competencia de conformidad con el punto FCL.935.».

- 43) En el punto FCL.905.TRI, letra a), punto 2, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
- «ii) haber llevado a cabo el programa de instrucción en vuelo de la parte correspondiente del curso de formación para TRI de conformidad con el apartado FCL.930.TRI, letra a *ter*), punto 3, a satisfacción del director de formación de una ATO;».
- 44) El punto FCL.910.TRI se modifica como sigue:
- a) en la letra a), los puntos 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:
 - «1) LIFUS, siempre que el curso de formación para TRI haya incluido la formación pertinente especificada en el punto FCL.930.TRI, letra a *ter*), punto 4;
 - 2) formación en aterrizaje, siempre que el curso de formación para TRI haya incluido la formación pertinente especificada en el punto FCL.930.TRI, letra a *ter*), punto 4; o»;
 - b) en la letra b), el párrafo siguiente al punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Las atribuciones de los TRI se extenderán a otras variantes, siempre que cumplan lo dispuesto en el punto FCL.710 en esas otras variantes y, en su caso, los elementos incluidos en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 para dichas variantes.»;
 - c) en la letra c), punto 1, el párrafo siguiente al inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«Las atribuciones de los TRI se extenderán a otras variantes, siempre que cumplan lo dispuesto en el punto FCL.710 en esas otras variantes y, en su caso, los elementos incluidos en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 para dichas variantes.».
- 45) El punto FCL.930.TRI se modifica como sigue:
- a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) El curso de formación para TRI se llevará a cabo:
 - 1) en el caso de los MPA, en un FFS o una combinación de uno o más FSTD y FFS;
 - 2) en el caso de las habilitaciones de tipo para SPA y helicópteros, en cualquiera de los siguientes:
 - i) un FFS disponible y accesible, o en una combinación de un FFS de ese tipo y de uno o más FSTD;
 - ii) una combinación de uno o más FSTD y la aeronave si no hay un FFS disponible o accesible;
 - iii) la aeronave si no hay ningún FSTD disponible o accesible.»;
 - b) se insertan las letras a *bis*) y a *ter*) siguientes:
 - «a *bis*) No obstante lo dispuesto en la letra a), el curso de formación para TRI:
 - 1) en el caso de helicópteros no complejos, podrá llevarse a cabo en una combinación de uno o más FSTD y la aeronave, incluso si hay un FFS disponible y accesible;
 - 2) en el caso de las aeronaves a que se refiere la sección A, punto 1 *sexies*, del apéndice 9, podrá llevarse a cabo de conformidad con los puntos FCL.930.TRI, letra a), punto 2, incisos i), ii) o iii), independientemente de la disponibilidad y la accesibilidad de FFS o FSTD.
 - a *ter*) El curso de formación para TRI incluirá:
 - 1) 25 horas de enseñanza y aprendizaje,
 - 2) 10 horas de entrenamiento técnico, incluida la revisión de los conocimientos técnicos, la preparación de planes de clases y el desarrollo de habilidades pedagógicas en el aula o simulador;
 - 3) 5 horas de instrucción de vuelo en la aeronave apropiada o en un FSTD que represente dicha aeronave para aeronaves de un solo piloto, y 10 horas para aeronaves multipiloto o un FSTD que represente dichas aeronaves;
 - 4) si se pretenden obtener atribuciones para realizar LIFUS o impartir formación en despegue y aterrizaje, la siguiente formación, según proceda:

- i) en un FSTD y en relación con las atribuciones pertinentes, formación específica adicional que, en el caso de atribuciones para impartir una formación en despegue y aterrizaje, incluirá formación para procedimientos de emergencia relacionados con la aeronave;
 - ii) consolidación de la formación específica de conformidad con el punto 4, inciso i), donde el solicitante deberá, en la aeronave, realizar LIFUS o impartir formación en despegue y aterrizaje, según proceda, bajo la supervisión de un TRI designado a tal efecto por la ATO.»
- 46) En el punto FCL.905.CRI, letra a), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) una habilitación de remolcado o de vuelo acrobático para la categoría de avión, siempre que el CRI sea titular de la habilitación correspondiente y haya demostrado la capacidad para instruir en dicha habilitación ante un FI cualificado de acuerdo con el punto FCL.905.FI, letra j);».
- 47) En el punto FCL.905.IRI, letra b), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) En el caso de un IRI ya cualificado para instruir en cursos integrados de ATP(A) o CPL(A)/IR, los requisitos establecidos en el punto FCL.905.IRI, letra b), punto 2, puede sustituirse por la compleción del curso que se recoge en el punto FCL.905.FI, letra k), punto 3.».
- 48) En el punto FCL.930.IRI, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) La instrucción de vuelo la impartirá un FI cualificado de acuerdo con el punto FCL.905.FI, letra j).».
- 49) En el punto FCL.910.SFI, párrafo segundo, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «Salvo que se especifique otra cosa en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, las atribuciones de los SFI pueden extenderse a otros FSTD que representen otros tipos de la misma categoría de aeronave si los SFI:».
- 50) En el punto FCL.930.SFI, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) A un solicitante de un certificado de SFI:
 - 1) que sea titular de un certificado de TRI para el tipo correspondiente, se le reconocerá la totalidad de los créditos correspondientes a los requisitos de la letra a);
 - 2) que sea o haya sido titular de un certificado de instructor, se le reconocerá la totalidad de los créditos correspondientes a los requisitos de la letra a), punto 3.».
- 51) El apéndice 1 se modifica como sigue:
- a) los puntos 1.3 y 1.4 se sustituyen por el texto siguiente:
 - «1.3. Para la expedición de una PPL, al titular de una LAPL en la misma categoría de aeronave se le reconocerá la totalidad de los créditos correspondientes a los requisitos de instrucción y examen de conocimientos teóricos. Ese crédito se aplicará también a los solicitantes de una PPL que ya hayan completado con éxito el examen de conocimientos teóricos para la LAPL en la misma categoría de aeronave, siempre que se encuentre dentro del período de validez especificado en el punto FCL.025, letra c).
 - 1.4. Como excepción a lo dispuesto en el punto 1.2, para la expedición de una LAPL(A), el titular de una SPL expedida de conformidad con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 con atribuciones para volar TMG deberá demostrar un nivel adecuado de conocimientos teóricos para la clase de avión SEP-tierra, de conformidad con el punto FCL.135.A, letra a), punto 2.»;
 - b) el punto 2.2 se sustituye por el texto siguiente:
 - «2.2. Los solicitantes deberán superar los exámenes de conocimientos teóricos según lo establecido en el presente anexo (Parte FCL) para las siguientes materias en la categoría de aeronave apropiada:
 - 021 – Conocimiento general de la aeronave: fuselaje y sistemas, sistema eléctrico, grupos motores y equipos de emergencia,
 - 022 – Conocimiento general de la aeronave: instrumentación,
 - 032/034 – Performance de aviones o helicópteros, según corresponda,

070 – Procedimientos operacionales,

081/082 – Principios de vuelo para aviones o helicópteros, según corresponda.»;

c) el punto 2.4 se sustituye por el texto siguiente:

«2.4. A los solicitantes de una CPL que hayan superado los exámenes de conocimientos teóricos pertinentes para una IR en la misma categoría de aeronave se les reconocerán los créditos correspondientes a los requisitos de conocimientos teóricos en la materia “Comunicaciones”.»;

d) el punto 3.2 se sustituye por el texto siguiente:

«3.2. Los solicitantes deberán superar los exámenes de conocimientos teóricos según lo definido en el presente anexo (Parte FCL) para las siguientes materias en la categoría de aeronave apropiada:

021 – Conocimiento general de la aeronave: fuselaje y sistemas, sistema eléctrico, grupos motores y equipos de emergencia,

022 – Conocimiento general de la aeronave: instrumentación,

032/034 – Performance de aviones o helicópteros, según corresponda,

070 – Procedimientos operacionales,

081/082 – Principios de vuelo para aviones o helicópteros, según corresponda.».

52) En el apéndice 4, sección B, el punto 5 se modifica como sigue:

a) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Los elementos de la sección 2, letra c) y letra e), inciso iv), la sección 3, letra g), y las secciones 5 y 6 en su totalidad pueden llevarse a cabo en un FNPT II o un FFS. El examinador puede decidir no ejecutar lo establecido en la sección 6, letra d).»;

b) el cuadro se modifica como sigue:

i) la sección 3 se modifica como sigue:

— la fila g) se sustituye por el texto siguiente:

«g)	Localización, posicionamiento (NDB, VOR o trayectoria entre puntos de referencia), identificación de instalaciones (vuelo por instrumentos).»;
-----	--

— se añade la fila h) siguiente:

«h)	Realización de un plan de desviación a un aeródromo alternativo (vuelo visual).»;
-----	---

ii) en la sección 6, la fila d) se sustituye por el texto siguiente:

«d)	Parada y reencendido del motor (si el examinador así lo decide).».
-----	--

53) El apéndice 8 se modifica como sigue:

- a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice 8

Crédito cruzado de la parte IR de una verificación de competencia de habilitación de tipo o de clase o una evaluación práctica de la EBT»;

- b) en la sección A, en el cuadro, las filas primera y segunda se sustituyen por el texto siguiente:

«Si se realiza una prueba de pericia, una verificación de competencia o una evaluación práctica de la EBT que incluya IR, y los titulares tienen una de las siguientes habilitaciones válidas:	El crédito es válido a efectos de la parte IR en una verificación de competencia para:
habilitación de tipo MPA; habilitación de tipo de avión complejo de alta performance de un solo piloto	habilitación de clase SE (*), y habilitación de tipo SE (*), y habilitación de clase o tipo SP ME, excepto para habilitaciones de tipo de avión complejo de alta performance, solo se otorgarán créditos para la sección 3B de la verificación de competencia del punto B.5 del apéndice 9 (*).

- 54) El apéndice 9 se modifica como sigue:

- a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice 9

Formación, prueba de pericia y verificación de competencia para la MPL y la ATPL y para las habilitaciones de tipo y clase, y verificaciones de competencia para la BIR y la IR»;

- b) la sección A se modifica como sigue:

- 1) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los solicitantes de una prueba de pericia deberán haber recibido instrucción en la misma clase o el mismo tipo de aeronave que se vaya a utilizar en la prueba.»;

- 2) se insertan los puntos 1 bis a 1 septies siguientes:

«1 bis. La formación en FFS de conformidad con los puntos 1 ter y 1 quater de la presente sección se complementará con formación en despegue y aterrizaje en aeronaves de un solo piloto empleadas en operaciones de un solo piloto o multipiloto, o en aeronaves multipiloto, según proceda, de conformidad con el punto 17 de la presente sección, a menos que la formación se complete con arreglo al punto FCL.730.A o constituya formación para copilotos de relevo en crucero de conformidad con la sección B, punto 6, letra i), del presente apéndice.

1 ter. La formación para habilitaciones de tipo MPA y PL se llevará a cabo en un FFS o en una combinación de uno o más FSTD y un FFS. La prueba de pericia o la verificación de competencia para habilitaciones de tipo MPA y PL y la expedición de una ATPL y una MPL se llevarán a cabo en un FFS, si está disponible.

1 quater. La formación, la prueba de pericia o la verificación de competencia para habilitaciones de clase o tipo para SPA y helicópteros se llevarán a cabo de cualquiera de las maneras siguientes:

- a) en un FFS disponible y accesible, o en una combinación de un FFS de ese tipo y de uno o más FSTD;
- b) en una combinación de uno o más FSTD y la aeronave si no hay un FFS disponible o accesible;
- c) en la aeronave si no hay ningún FSTD disponible o accesible.

1 quinquies. No obstante lo dispuesto en el punto 1 quater, la formación, la prueba de pericia o la verificación de competencia para habilitaciones de clase o tipo para SPA no complejos y para helicópteros no complejos podrán llevarse a cabo en una combinación de uno o más FSTD y la aeronave, incluso si hay un FFS disponible y accesible.

1 sexies. No obstante lo dispuesto en el punto 1 quater, la formación, la prueba de pericia o la verificación de competencia para cualquiera de las siguientes aeronaves podrán llevarse a cabo de conformidad con el punto 1 quater, letras a), b) o c), independientemente de la disponibilidad y accesibilidad de FFS o FSTD:

- a) aviones no complejos no de alta performance de un solo piloto;
 - b) TMG;
 - c) helicópteros no complejos para los que la configuración máxima certificada de asientos no supere los 5 asientos.
- 1 septies. Si durante la formación, la prueba o la verificación se emplean FSTD, la idoneidad de estos se verificará con respecto al “Cuadro de funciones y pruebas subjetivas” y al “Cuadro de pruebas de validación de FSTD” correspondientes que pueden encontrarse en el documento de referencia primaria relativo al dispositivo utilizado. Se tendrán en cuenta todas las restricciones y limitaciones indicadas en el certificado de calificación del dispositivo.»;
- 3) el encabezamiento anterior al punto 13 se sustituye por el texto siguiente:
«REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA LA FORMACIÓN, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA HABILITACIONES DE TIPO PARA AERONAVES MULTIPILOTO, PARA AERONAVES DE UN SOLO PILOTO CUANDO SE EMPLEAN EN OPERACIONES MULTIPILOTO, PARA LA MPL Y PARA LA ATPL»;
 - 4) el punto 17 se modifica como sigue:
 - i) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
«Cuando su curso de habilitación de tipo haya incluido menos de 2 horas de entrenamiento de vuelo en la aeronave, los solicitantes deberán completar, antes o después de la prueba de pericia, el entrenamiento de vuelo en la aeronave.»;
 - ii) en el párrafo segundo, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
«El entrenamiento de vuelo aprobado incluirá maniobras de despegue y aterrizaje y será realizado por un instructor cualificado bajo la responsabilidad de.»;
- c) la sección B se modifica como sigue:
- 1) el punto 5 se modifica como sigue:
 - i) las letras g), h), i) y j) se sustituyen por el texto siguiente:
 - g) Para ejercer las atribuciones de una habilitación de clase o tipo en operaciones multipiloto de acuerdo con el punto FCL.725, letras d) o d bis), los pilotos que ya tengan derecho a operar la clase o el tipo de avión pertinente en operaciones con un solo piloto deberán cumplir las condiciones siguientes:
 - 1) completar un curso puente que contenga maniobras y procedimientos en los que se incluya la MCC, así como los ejercicios de la sección 7 utilizando la Gestión de Amenazas y Errores (TEM), la CRM y los factores humanos en una organización de las especificadas en el punto FCL.725, letra d), punto 1, inciso i);
 - 2) superar una verificación de competencia en operaciones multipiloto.
 - h) Para ejercer las atribuciones de una habilitación de tipo en operaciones con un solo piloto de acuerdo con el punto FCL.725, letra d), los pilotos que ya estén autorizados a operar el tipo de avión pertinente en operaciones multipiloto deberán recibir formación en una organización de las especificadas en el punto FCL.725, letra d), punto 1, inciso i), y ser sometidos a verificación con respecto a las siguientes maniobras y procedimientos adicionales en operaciones con un solo piloto:
 - i) para aviones SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 y, si fuera aplicable, una aproximación de la sección 3.B;
 - ii) para aviones ME, 1.6, sección 6 y, si fuera aplicable, una aproximación de la sección 3.B.
 - i) Los pilotos que estén autorizados a ejercer las atribuciones de una habilitación de clase o tipo tanto en operaciones con un solo piloto como en operaciones multipiloto de conformidad con las letras g) y h) podrán mantener atribuciones para ambas formas de operación completando cualquiera de las siguientes verificaciones:
 - i) dos verificaciones de competencia, una en operaciones con un solo piloto y otra en operaciones multipiloto;

- ii) una verificación de competencia en operaciones multipiloto, además de los ejercicios mencionados en la letra h), incisos i) o ii), según proceda, en operaciones con un solo piloto.

Las verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de habilitaciones de clase incluirán siempre los ejercicios mencionados en la letra h), incisos i) o ii), según proceda, en operaciones con un solo piloto.

- j) Para eliminar una restricción a las operaciones multipiloto de una habilitación de tipo de avión de un solo piloto con arreglo al punto FCL.725, letra d), punto 2, los pilotos deberán cumplir lo dispuesto en la letra h).»;

- ii) en la letra l), los párrafos primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:

«Para obtener o mantener atribuciones PBN, una de las aproximaciones deberá ser una RNP APCH. Cuando una RNP APCH no sea factible, deberá efectuarse en un FSTD adecuadamente equipado.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, en los casos en que se realice una verificación de competencia para la revalidación de atribuciones PBN en una aeronave o un FSTD que represente a dicha aeronave que no estén equipados para maniobras RNP APCH, la verificación de competencia podrá no incluir ejercicios RNP APCH. En tales casos, las atribuciones PBN del piloto no incluirán la RNP APCH. La restricción se levantará si el piloto completa una verificación de competencia que incluya un ejercicio RNP APCH para la clase o el tipo de que se trate.»;

- 2) el punto 6 se modifica como sigue:

- i) la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) Para eliminar una restricción a las operaciones multipiloto de conformidad con el punto FCL.725, letra d), punto 2, de una habilitación de tipo de avión complejo de alta performance de un solo piloto, los pilotos completarán las maniobras/procedimientos de los puntos 2.5, 3.8.3.4, 4.4 y 5.5, y al menos una maniobra/procedimiento de la sección 3.4 en operaciones con un solo piloto.»;

- ii) la letra i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) Los solicitantes y titulares de una habilitación de tipo restringida expedida de conformidad con el punto FCL.720.A, letra c), completarán la formación, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia con arreglo al presente apéndice. No obstante, a menos que se sometan a una prueba de pericia de acuerdo con el punto FCL.720.A, letra c), punto 3, deberán realizar, durante una prueba de pericia o una verificación de competencia, como mínimo las maniobras de aterrizaje como piloto supervisor, pero no se les exigirá que realicen lo siguiente:

- i) maniobras de despegue,
- ii) maniobras de aterrizaje como piloto a los mandos.»;

- iii) en la letra j), los párrafos primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:

«Para obtener o mantener atribuciones PBN, una de las aproximaciones deberá ser una RNP APCH. Cuando una RNP APCH no sea factible, deberá efectuarse en un FSTD adecuadamente equipado.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, en los casos en que se realice una verificación de competencia para la revalidación de atribuciones PBN en una aeronave o un FSTD que represente a dicha aeronave que no estén equipados para maniobras RNP APCH, la verificación de competencia podrá no incluir ejercicios RNP APCH. En tales casos, las atribuciones PBN del piloto no incluirán la RNP APCH. La restricción se levantará si el piloto completa una verificación de competencia que incluya un ejercicio RNP APCH para la clase o el tipo de que se trate.»;

- d) la sección C se modifica como sigue:

- 1) el cuadro que sigue al punto 12 se modifica como sigue:

- i) la fila relativa al ejercicio 2.6.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.6.1	<p>Para helicópteros monomotor (SEH):</p> <ul style="list-style-type: none"> — aterrizaje en autorrotación; o — recuperación de potencia, siempre que los solicitantes hayan completado, en el año anterior, una formación que incluyera un aterrizaje en autorrotación, y que el instructor haya registrado y firmado dicha formación en el libro de vuelo de los solicitantes. <p>Para helicópteros multimotor (MEH): recuperación de potencia.</p>	P	—>		M*;
--------	---	---	----	--	-----

- ii) las filas correspondientes a los ejercicios 5.4.1 y 5.4.2 se sustituyen por las filas siguientes:

«5.4.1	<p>Manualmente, sin sistema director de vuelo. Nota: De acuerdo con el AFM, los procedimientos RNP APCH pueden requerir el uso del piloto automático o del sistema director de vuelo. El procedimiento que deba seguirse manualmente se elegirá teniendo en cuenta esas limitaciones (por ejemplo, optar por ILS para 5.4.1 si el AFM prescribe esa limitación).</p>	P*	—>*		<p>M*</p> <p>(a menos que se complete el ejercicio 5.4.2)</p>
--------	--	----	-----	--	---

5.4.2	Manualmente, con sistema director de vuelo	P*	—>*		M* (a menos que se complete el ejercicio 5.4.1);	
-------	--	----	-----	--	--	--

2) el punto 13 se sustituye por el texto siguiente:

«13. Para ejercer las atribuciones de la habilitación de tipo de conformidad con el punto FCL.725, letra d), los solicitantes de la expedición, revalidación o renovación de una habilitación de tipo de helicóptero de un solo piloto deberán:

- a) para operaciones con un solo piloto, completar la prueba de pericia o la verificación de competencia en operaciones con un solo piloto;
- b) para operaciones multipiloto, completar la prueba de pericia o la verificación de competencia en operaciones multipiloto;
- c) para operaciones tanto con un solo piloto como multipiloto, completar la prueba de pericia o la verificación de competencia en operaciones multipiloto y, además, realizar las maniobras y procedimientos siguientes en operaciones con un solo piloto:
 - 1) para helicópteros monomotor: 2.1 despegue y 2.6 y 2.6.1 descenso en autorrotación y aterrizaje en autorrotación;
 - 2) para helicópteros multimotor: 2.1 despegue y 2.4 y 2.4.1 fallos de motor poco antes y poco después de alcanzar el TDP;
 - 3) para atribuciones IR, además del punto 1 o 2, según proceda, una aproximación de la sección 5, a menos que se cumplan los criterios del apéndice 8;
- d) para eliminar la restricción impuesta a operaciones multipiloto de una habilitación de tipo de helicóptero de un solo piloto de conformidad con el punto 725, letra d), punto 2, completar una verificación de competencia que incluya las maniobras y procedimientos mencionados en la letra c), puntos 1 o 2, según proceda.».

—

ANEXO II

Modificaciones del anexo IV (Parte MED) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011

El anexo IV se modifica como sigue:

- 1) en el punto MED.A.010, se inserta la siguiente definición después de la definición de «percepción de los colores segura»:

«— “operación de servicios de emergencia médica con helicóptero (HEMS)” un “vuelo HEMS” tal como se define en el punto 61 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 965/2012».
- 2) En el punto MED.A.040, letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) los certificados médicos de clase 1 y clase 2 serán revalidados o renovados por un AeMC o AME. En concreto, los certificados médicos de clase 1 de solicitantes que hayan alcanzado la edad de 60 años y participen en operaciones HEMS con un solo piloto serán revalidados y renovados principalmente por un AeMC o, a discreción de la autoridad competente, por un AME experimentado designado por la autoridad competente.»
- 3) En el punto MED.B.005, se añade el párrafo tercero siguiente:

«En el examen, los AME tendrán debidamente en cuenta los efectos degenerativos del envejecimiento en los sistemas corporales.».
- 4) El punto MED.B.010 se modifica como sigue:
 - a) en la letra a), los puntos 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3) Para los certificados médicos de clase 1, se realizará una evaluación cardiovascular ampliada en el primer reconocimiento para la revalidación o renovación después de cumplir 65 años y, posteriormente, cada 4 años. Para los solicitantes que participen en operaciones HEMS con un solo piloto, se realizará una evaluación cardiovascular ampliada en el primer reconocimiento para la revalidación o renovación después de cumplir 60 años, y, posteriormente, según lo determine una evaluación de factores de riesgo cardiovascular.

4) Para los certificados médicos de clase 1, se realizará una valoración de lípidos séricos, incluidas las fracciones de colesterol, en el reconocimiento inicial, así como en el primer reconocimiento después de cumplir 40 años.»;
 - b) en la letra b), se añade el punto 5 siguiente:

«5) La evaluación de los factores de riesgo cardiovascular formará parte de los reconocimientos de los certificados médicos de clase 1 y clase 2 en el primer reconocimiento después de cumplir 40 años, y, posteriormente, a intervalos regulares.».
- 5) El punto MED.B.015 se modifica como sigue:
 - a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Para los certificados médicos de clase 1, los solicitantes deberán someterse a pruebas pulmonares funcionales en el reconocimiento inicial y cuando estén indicadas clínicamente.»;
 - b) se inserta la siguiente letra b bis):

«b bis) En el caso de los titulares de certificados médicos de clase 1 que participen en operaciones HEMS con un solo piloto, se realizarán pruebas funcionales pulmonares y un cribado de la apnea obstructiva del sueño (OSA) en el primer reconocimiento de revalidación o renovación después de cumplir 60 años.»;
 - c) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Para los certificados médicos de clase 2, los solicitantes deberán someterse a pruebas pulmonares morfológicas y funcionales cuando estén indicadas clínica o epidemiológicamente.».
- 6) En el punto MED.B.070, letra a), punto 1, se añade el inciso iii) siguiente:

«iii) cuando los titulares participen en operaciones HEMS con un solo piloto, se realizará un reconocimiento oftalmológico completo en el primer reconocimiento para la revalidación o renovación después de cumplir 60 años y, posteriormente, cada año.».

- 7) En el punto MED.B.075, letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1) En el examen correspondiente al certificado médico inicial, los solicitantes tendrán que someterse al test de Ishihara. En el caso de los titulares de certificados médicos de clase 1 que participen en operaciones HEMS con un solo piloto, se realizará una evaluación de la percepción de los colores en el primer reconocimiento para la revalidación o renovación después de cumplir 60 años y, posteriormente, cada año. Los solicitantes que superen esta prueba podrán ser considerados aptos.».
- 8) El punto MED.B.080, letra a), se modifica como sigue:
- a) en el punto 1, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:
 - «i) En el caso de un certificado médico de clase 1, y en el de un certificado médico de clase 2 si se ha de añadir a la licencia una habilitación de vuelo por instrumentos o una habilitación de vuelo básica por instrumentos, se analizará la audiometría tonal pura en el reconocimiento inicial y, posteriormente, cada 5 años hasta que el titular de la licencia alcance la edad de 40 años, y cada 2 años a partir de entonces hasta que el titular de la licencia cumpla 60 años y, posteriormente, cada año.»;
 - b) se añade el punto 3 siguiente:
 - «3) En el caso de los titulares de certificados médicos de clase 1 que participen en operaciones HEMS con un solo piloto, se llevará a cabo un examen completo de oídos, nariz y garganta en el primer reconocimiento de revalidación o renovación después de cumplir 60 años.».
- 9) En el punto MED.D.020, se inserta la letra a bis) siguiente:
- «a bis) Para demostrar el cumplimiento del punto MED.D.010, letra b), y el punto MED.D.015, letra c), la autoridad competente podrá aceptar un curso de formación en medicina aeronáutica que el solicitante haya completado fuera de los territorios de los que los Estados miembros son responsables en virtud del Convenio de Chicago, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
 - i) la autoridad competente ha evaluado y verificado el temario del curso con arreglo al punto ARA.MED.200, letra c), punto 1, del anexo VI,
 - ii) el solicitante ha completado un módulo de formación específico sobre los requisitos médicos aeronáuticos detallados en el presente anexo (Parte MED), según establezca la autoridad competente.».

ANEXO III

Modificaciones del anexo VI (Parte ARA) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011

El anexo VI se modifica como sigue:

- 1) En el punto ARA.GEN.305, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Para los titulares de una licencia, certificación, habilitación o certificado expedidos por la autoridad competente, el programa de supervisión incluirá un volumen adecuado de inspecciones y de inspecciones imprevistas.».
- 2) En el punto ARA.GEN.360, se añade la letra e) siguiente:

«e) Cuando una autoridad competente reciba una solicitud para un cambio de autoridad competente presentada por el titular de un certificado médico, tal como se especifica en los requisitos mencionados en la letra a), se aplicará el procedimiento especificado en las letras a) a d).».
- 3) En el punto ARA.FCL.200, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Anotación de la licencia por los instructores. Antes de autorizar específicamente a determinados instructores a revalidar una habilitación de clase de avión SEP, una habilitación de clase TMG o una habilitación de tipo para un helicóptero monomotor de una MTOM de hasta 3 175 kg, la autoridad competente elaborará unos procedimientos adecuados.».
- 4) En el punto ARA.FCL.300, letra b), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) El examen sobre comunicaciones podrá realizarse con independencia de las demás materias.».
- 5) El punto ARA.FSTD.120 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.FSTD.120 Mantenimiento de la calificación de un FSTD

- a) La autoridad competente supervisará continuamente a la organización que opera el FSTD, como parte del programa de supervisión, para verificar que se cumplen las siguientes condiciones:
 - 1) se repite el conjunto completo de pruebas de la QTG máster progresivamente cada 12 meses;
 - 2) los resultados de las evaluaciones periódicas siguen cumpliendo las bases de calificación, se fechan y se conservan;
 - 3) existe un sistema de control de configuración para garantizar la integridad continua del soporte físico y lógico del FSTD calificado.
- b) La autoridad competente llevará a cabo evaluaciones periódicas del FSTD con arreglo a los procedimientos detallados en el punto ARA.FSTD.100. Estas evaluaciones se realizarán:
 - 1) anualmente, en el caso de un simulador de vuelo (FFS), un dispositivo de entrenamiento en vuelo (FTD) o un entrenador de procedimientos de navegación y vuelo (FNPT). El inicio de cada período recurrente de 12 meses es el final del mes de la calificación inicial, a menos que la autoridad competente y la organización que opera el FSTD acuerden otra fecha. Cada evaluación periódica del FSTD tendrá lugar entre los 60 días previos y los 30 días posteriores al inicio de cada período de 12 meses;
 - 2) cada tres años, en el caso de un BITD.
- c) La autoridad competente podrá ampliar el período de evaluación periódica de un FSTD especificado en el punto ARA.FSTD.120, letra b), punto 1, hasta un máximo de 36 meses, siempre que se cumplan todos los requisitos siguientes:
 - 1) durante los 36 meses anteriores, la organización que opera el FSTD ha cumplido los criterios especificados en los puntos ARA.GEN.305, letra c), puntos 1 a 4;
 - 2) el FSTD ha sido objeto de una evaluación inicial, y al menos de una evaluación periódica, que han demostrado que cumple de forma continua las bases de calificación;
 - 3) la autoridad competente lleva a cabo cada 12 meses una auditoría de los elementos del sistema de gestión de la organización, tal como se especifica en el punto ARA.GEN.200, letra a), puntos 3 y 6, del anexo VII;

- 4) la organización ha desarrollado procedimientos para llevar a cabo las tareas especificadas en el punto ORA.FSTD.225, letra b), del anexo VII.»»

- 6) El punto ARA.MED.120 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.MED.120 Asesores médicos

La autoridad competente nombrará uno o varios asesores médicos para llevar a cabo las tareas médicas aeronáuticas descritas en el presente Reglamento. El asesor médico estará licenciado y calificado en medicina y dispondrá de lo siguiente:

- a) experiencia laboral en medicina clínica (postgrado);
- b) conocimientos y experiencia específicos en medicina aeronáutica y práctica médica aeronáutica;
- c) formación específica en certificación médica aeronáutica.».

- 7) El punto ARA.MED.125 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.MED.125 Derivación a la autoridad facultada para expedir licencias

Cuando un AeMC o un médico examinador aéreo (AME) haya remitido la decisión sobre la aptitud física de un solicitante al asesor médico de la autoridad facultada para expedir licencias, se tomarán las siguientes medidas:

- a) el asesor médico o el personal médico designado por él evaluará la documentación médica pertinente y solicitará documentación médica, exámenes y pruebas adicionales, si fuera necesario;
- b) el asesor médico determinará la aptitud física del solicitante para la expedición de un certificado médico con una o varias limitaciones, si fuera necesario;
- c) el asesor médico informará de la decisión al AeMC o al AME;
- d) en caso de que el solicitante sea considerado apto, el asesor médico expedirá, si procede, el certificado médico, o delegará la expedición en el AeMC o AME que remitió al solicitante en cuestión.».

- 8) Se insertan los puntos ARA.MED.126 y ARA.MED.128 siguientes:

«ARA.MED.126 Limitación, suspensión o revocación de certificado médicos

- a) La autoridad facultada para expedir licencias establecerá un procedimiento para limitar, suspender o revocar un certificado médico.
- b) La autoridad facultada para expedir licencias limitará, suspenderá o revocará un certificado médico si existen pruebas de que:
 - 1) un certificado médico se ha falsificado u obtenido mediante una declaración o prueba falsa;
 - 2) un certificado médico se ha utilizado infringiendo las disposiciones del punto MED.A.020 del anexo IV;
 - 3) el titular de un certificado médico ya no cumple lo dispuesto en el anexo IV (Parte MED).
- c) La autoridad facultada para expedir licencias también podrá suspender o revocar un certificado médico a petición escrita del titular de dicho certificado.
- d) En caso de limitación, suspensión o revocación de un certificado médico, la autoridad facultada para expedir licencias informará al AME o AeMC emisor del motivo de la limitación, suspensión o revocación.
- e) En caso de suspensión o revocación de un certificado médico, la autoridad facultada para expedir licencias garantizará el cumplimiento de las disposiciones del punto MED.A.046 del anexo IV (Parte MED).
- f) La autoridad facultada para expedir licencias establecerá un procedimiento para restablecer un certificado médico.

ARA.MED.128 Procedimiento de consulta

La autoridad competente establecerá un procedimiento de consulta para los AeMC y los AME de conformidad con el anexo IV (Parte MED).».

- 9) El punto ARA.MED.130 se modifica como sigue:
- a) la letra a) se modifica como sigue:
 - 1) se suprime el punto 2;
 - 2) el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) Número de certificado médico que comienza por el código de país UN del Estado en el que se ha solicitado o expedido la licencia de piloto, seguido por un código de números y/o letras en números arábigos y caracteres latinos (III)»;
 - 3) el punto 6 se sustituye por el texto siguiente:
 - «6) Fecha de nacimiento del titular: (dd.mm.aaaa) (IV bis)»;
 - 4) el punto 9 se sustituye por el texto siguiente:
 - «9) Fecha de caducidad del certificado médico (IX) para:
 - i) clase 1,
 - ii) clase 1 - Operaciones comerciales de transporte de pasajeros con un solo piloto,
 - iii) clase 2,
 - iv) LAPL»;
 - 5) el punto 11 se sustituye por el texto siguiente:
 - «11) Fecha del último y del siguiente electrocardiograma»;
 - 6) el punto 12 se sustituye por el texto siguiente:
 - «12) Fecha del último y del siguiente audiograma»;
 - 7) se inserta el siguiente punto 12 bis:
 - «12bis) Fecha del último y del siguiente reconocimiento oftalmológico»;
 - 8) se añade el punto 15, con el siguiente contenido:
 - «15) Otras informaciones»;
 - b) las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:
 - «b) El papel u otro material utilizado impedirá o mostrará claramente cualquier tipo de alteraciones o borrados. Cualquier entrada o eliminación en el formulario estará claramente autorizada por la autoridad facultada para expedir licencias.
 - c) Lengua: Los certificados médicos estarán redactados en las lenguas nacionales y en inglés, así como en otras lenguas que la autoridad competente considere adecuadas.».

- 10) Los puntos ARA.MED.135, ARA.MED.145 y ARA.MED.150 se sustituyen por el texto siguiente:

«ARA.MED.135 Formularios médicos aeronáuticos

La autoridad competente facilitará a los AME el formato de los siguientes documentos:

- a) el formulario de solicitud de certificado médico;
- b) el formulario de informe del reconocimiento para los solicitantes de clase 1 y clase 2;
- c) el formulario de informe del reconocimiento para los solicitantes de licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL)».

ARA.MED.145 Notificación de un GMP a la autoridad competente

La autoridad competente establecerá, si procede, un proceso de notificación para los facultativos de medicina general (GMP) a fin de garantizar que el GMP conoce los requisitos aplicables establecidos en el presente Reglamento.

ARA.MED.150 Conservación de registros

- a) Además de los registros que exige el punto ARA.GEN.220, la autoridad competente incluirá en su sistema de conservación de registros detalles de los reconocimientos médicos aeronáuticos y de las evaluaciones remitidas por los AME, los AeMC o los GMP.
- b) Todos los registros médicos aeronáuticos de los solicitantes o titulares de licencias deberán conservarse durante un período mínimo de 10 años tras la fecha de caducidad de su último certificado médico.

- c) Para fines de evaluación médica aeronáutica y normalización, podrán acceder a los registros médicos aeronáuticos, previo consentimiento por escrito del solicitante o titular de la licencia, las siguientes entidades:
- 1) un AeMC, AME o GMP, para completar una evaluación médica aeronáutica;
 - 2) un consejo de revisión médica que pudiera establecer la autoridad competente para una segunda revisión de los casos límite;
 - 3) especialistas médicos pertinentes para completar una evaluación médica aeronáutica;
 - 4) el asesor médico de la autoridad competente de otro Estado miembro a efectos de supervisión cooperativa;
 - 5) el solicitante o titular de licencia interesado, previa solicitud por escrito;
 - 6) la Agencia, a efectos de normalización, de una manera que garantice el respeto de la confidencialidad médica en todo momento.
- d) La autoridad competente podrá poner a disposición registros médicos aeronáuticos para fines distintos de los mencionados en la letra c) de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679.
- e) La autoridad competente conservará una lista de:
- 1) los AeMC y los AME que haya certificado;
 - 2) los AME certificados por otras autoridades competentes que ejerzan sus atribuciones en su territorio y a los que hayan facilitado una formación básica con arreglo al punto MED.D.001, letra f), punto 3, del anexo IV (Parte MED);
 - 3) los GMP que ejerzan sus atribuciones de conformidad con el punto MED.A.040 del anexo IV (Parte MED), cuando proceda;
 - 4) los OHMP que hayan notificado a la autoridad competente su intención de realizar evaluaciones médicas aeronáuticas de la tripulación de cabina de conformidad con el punto MED.C.005, letra c), y el punto MED.D.040 del anexo IV (Parte MED), cuando proceda.

La lista, que será publicada y actualizada por la autoridad competente, indicará las atribuciones de las personas y organizaciones especificadas en los puntos 1 a 4 del párrafo primero.

- f) La autoridad competente analizará los datos sanitarios de los pilotos mayores de 60 años, especialmente de los que participen en operaciones HEMS con un solo piloto, y comunicará anualmente dichos datos sanitarios a la AESA de manera anonimizada y agregada.».

- 11) El punto ARA.MED.200 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.MED.200 Procedimiento para la expedición, revalidación, renovación o modificación de un certificado de AME

Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto ARA.GEN.315, se aplicará todo lo siguiente:

- a) la autoridad competente velará por que, antes de la expedición, revalidación, renovación o extensión de las atribuciones de un certificado de AME, los solicitantes demuestren su competencia médica aeronáutica de conformidad con el punto MED.D.030, letra a), punto 6, y letra b), punto 5, del anexo IV;
- b) la autoridad competente dispondrá de un procedimiento para cerciorarse de que, antes de expedir el certificado de AME, dispone de pruebas de que la consulta del AME está equipada y de que existen los procesos adecuados para llevar a cabo los reconocimientos médicos aeronáuticos que entran en el alcance del certificado de AME solicitado. En caso de que el AME disponga de consultas en varias ubicaciones, se especificarán todas ellas en el certificado de AME;
- c) en el caso de los solicitantes mencionados en el punto MED.D.020, letra a bis), del anexo IV, la autoridad competente podrá aceptar un curso de formación en medicina aeronáutica que el solicitante haya completado fuera de los territorios de los que los Estados miembros son responsables en virtud del Convenio de Chicago, siempre que la autoridad competente haya hecho todo lo siguiente:
 - 1) evaluar y verificar que el temario del curso es equivalente a los cursos de formación en medicina aeronáutica disponibles en los Estados miembros;
 - 2) proporcionar al solicitante un módulo de formación específico sobre los requisitos médicos aeronáuticos detallados en el anexo IV (Parte MED);

- d) si considera que el AME cumple los requisitos aplicables, la autoridad competente expedirá, revalidará, renovará o modificará el certificado de AME por un período no superior a 3 años, utilizando el formulario establecido en el apéndice VII.»

- 12) El título del punto ARA.MED.240 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.MED.240 Facultativos de medicina general que ejercen sus atribuciones de conformidad con el punto MED.A.040 del anexo IV (Parte MED).»

- 13) El punto ARA.MED.245 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.MED.245 Supervisión continua de los AME y los GMP

Al elaborar el programa de supervisión continua a que se refiere el punto ARA.GEN.305, la autoridad competente tendrá en cuenta:

- 1) el número de AME y GMP que ejercen sus atribuciones dentro del territorio en que la autoridad competente ejerce la supervisión;
- 2) el número de AME certificados por las autoridades competentes de otros Estados miembros que ejercen sus atribuciones dentro del territorio en que la autoridad competente ejerce la supervisión;
- 3) una evaluación basada en el riesgo de la actividad de los AME y de los GMP.»

- 14) Se inserta el punto ARA.MED.246 siguiente:

«ARA.MED.246 Supervisión cooperativa de los AME y los AeMC

Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto ARA.GEN.300, letra e):

- a) cuando un AME o AeMC ejerza su actividad en más de un Estado miembro, la autoridad competente que haya certificado al AME o el AMC dispondrá de un procedimiento para garantizar el intercambio de información, de conformidad con el punto ARA.GEN.200, letra c), y el punto ARA.GEN.300, letras d) y e), con la autoridad competente del otro o los otros Estados miembros en los que el AME o el AeMC lleve a cabo su actividad. El procedimiento lo acordarán las autoridades competentes implicadas;
- b) en el caso mencionado en la letra a), la autoridad competente del otro o los otros Estados miembros en los que el AME o el AeMC lleve a cabo su actividad compartirá toda la información pertinente para la supervisión del AME o del AMC con la autoridad competente que haya certificado al AME o el AMC.»

- 15) El punto ARA.MED.250 se modifica como sigue:

- a) la letra a) se modifica como sigue:

- i) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«La autoridad competente limitará, suspenderá o revocará un certificado de AME cuando:»,

- ii) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) el AME no cumpla los requisitos aplicables;»,

- iii) se suprime el término «y» al final del punto 6,

- iv) se inserta el punto 8 siguiente:

«8) cualquier contexto operativo del AME que pueda tener un impacto negativo directo o indirecto en la seguridad del vuelo;»

- b) en la letra b), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«El certificado de un AME se considerará nulo, y será revocado por la autoridad competente, en cualquiera de las siguientes circunstancias:»;

- c) se añade la letra c) siguiente:

«c) La autoridad competente dispondrá de un proceso para recuperar los certificados de AME revocados, actualizará la lista de AME e informará de ello a las autoridades competentes de los demás Estados miembros.»

- 16) El punto ARA.MED.255 se sustituye por el texto siguiente:

«ARA.MED.255 Medidas de ejecución

Si durante la supervisión, o por cualquier otro medio, se encuentran pruebas que demuestren el incumplimiento por parte de un AeMC, AME o GMP, la autoridad competente procederá a revisar los certificados médicos expedidos por dicho AeMC, AME o GMP y podrá considerarlos no válidos si resultara necesario para garantizar la seguridad de vuelo.

En el caso de los certificados médicos expedidos a solicitantes cuya autoridad facultada para expedir licencias sea distinta de la autoridad competente que expidió el certificado de AME, dicha autoridad competente informará al asesor médico de la autoridad facultada para expedir licencias del titular del certificado médico afectado, e intercambiará información pertinente con él.».

- 17) Los puntos ARA.MED.315 y ARA.MED.325 se sustituyen por el texto siguiente:

«ARA.MED.315 Revisión de los informes de reconocimiento

La autoridad facultada para expedir licencias dispondrá de un proceso para que el asesor médico adopte las siguientes medidas:

- a) revisar los informes de reconocimiento y de evaluación de los AeMC, AME y GMP e informar a estos de cualquier incoherencia, fallo o error cometido en el proceso de evaluación;
- a bis) adoptar las medidas adecuadas para corregir las incoherencias, fallos o errores detectados;
- b) ayudar a los AME y AeMC, a petición de estos, respecto a decisiones sobre aptitud física médica aeronáutica en casos límite y complejos.

ARA.MED.325 Procedimiento de revisión secundaria

La autoridad competente establecerá un procedimiento para la revisión de los casos límite y complejos y los casos en los que un solicitante pida una revisión de conformidad con los requisitos médicos aplicables y la conclusión médica acreditada, tal como se define en el punto MED.A.010 del anexo IV (Parte MED).».

- 18) Se suprime el punto ARA.MED.330.

- 19) En el apéndice I, letra a), punto 2, el punto XIII se sustituye por el texto siguiente:

«XIII) observaciones: es decir, anotaciones especiales relacionadas con las limitaciones y anotaciones para atribuciones, incluidas anotaciones de competencia lingüística y observaciones sobre la convalidación automática de la licencia; y».

- 20) El apéndice III se modifica como sigue:

- a) en la página 1 del modelo de certificado, la nota a pie de página y el pie de página se sustituyen por el texto siguiente:

«(*) “Unión Europea” se borrará en el caso de terceros Estados no miembros de la UE o la AESA.

Formulario EASA 143, edición 3, página 1/2»;

- b) en la página 2 del modelo de certificado, el pie de página se sustituye por el texto siguiente:

«Formulario EASA 143, edición 3, página 2/2».

- 21) El apéndice IV se modifica como sigue:

- a) en la página 1 del modelo de certificado, la nota a pie de página y el pie de página se sustituyen por el texto siguiente:

«(*) “Unión Europea” se borrará en el caso de terceros Estados no miembros de la UE o la AESA.

Formulario EASA 145, edición 2, página 1/2»;

- b) en la página 2 del modelo de certificado, el pie de página se sustituye por el texto siguiente:

«Formulario EASA 145, edición 2, página 2/2».

22) El apéndice V se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice V del ANEXO VI PARTE ARA

CERTIFICADO PARA CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA (AeMC)

Unión Europea ⁽¹⁾

Autoridad competente

CERTIFICADO DE CENTRO DE MEDICINA AERONÁUTICA

REFERENCIA:

En virtud del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión y el Reglamento (UE) 2015/340 ⁽²⁾ y siempre que se cumplan las condiciones especificadas a continuación, la [autoridad competente] certifica por la presente que

[NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN]

[DIRECCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN]

es un centro de medicina aeronáutica certificado con arreglo a la Parte ORA, cuyas atribuciones y ámbito de actividades se recogen en las condiciones de aprobación que figuran a continuación.

CONDICIONES:

1. El presente certificado se limita a lo especificado en la sección sobre el alcance de la aprobación del manual de la organización aprobada.
2. El presente certificado requiere el cumplimiento de los procedimientos especificados en la documentación de la organización, tal como exige la Parte ORA.
3. El presente certificado será válido siempre que se cumplan los requisitos de la Parte ORA, salvo que sea sustituido, suspendido o revocado, o su titular renuncie a él.

Fecha de expedición: dd/mm/aaaa

Firma: [Autoridad competente]

⁽¹⁾ "Unión Europea" se borrará en el caso de terceros Estados no miembros de la UE o la AESA.

⁽²⁾ La referencia al Reglamento (UE) n.º 1178/2011 o al Reglamento (UE) 2015/340 se modificará con arreglo al alcance del certificado.

Formulario EASA 146, edición 2

CERTIFICADO DE CENTRO DE MEDICINA AERONÁUTICA

Adjunto ⁽¹⁾ al certificado AeMC n.º :

ATRIBUCIONES Y ALCANCE

[Nombre de la organización] ha obtenido las atribuciones para realizar reconocimientos y evaluaciones médicos aeronáuticos con vistas a la expedición de certificados médicos e informes médicos, según se indica en el cuadro siguiente, y para expedir dichos certificados médicos e informes médicos en los ámbitos siguientes:

	Inicial/revalidación/renovación	Fecha de expedición
Clase 1		
Clase 2 / LAPL / Tripulación de cabina		
Clase 3 ⁽¹⁾		

⁽¹⁾ Este adjunto podrá expedirse como parte del certificado de AeMC o como documento separado.

Fecha: dd/mm/aaaa

Firma: [Autoridad competente];

⁽¹⁾ Este adjunto podrá expedirse como parte del certificado de AeMC o como documento separado.

23) El apéndice VII se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice VII del ANEXO VI PARTE ARA

CERTIFICADO PARA MÉDICOS EXAMINADORES AÉREOS (AME)

Unión Europea ⁽¹⁾

Autoridad competente

CERTIFICADO DE MÉDICO EXAMINADOR AÉREO

NÚMERO DE CERTIFICADO/REFERENCIA:

En virtud del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión y el Reglamento (UE) 2015/340 ⁽²⁾ y siempre que se cumplan las condiciones especificadas a continuación, la [autoridad competente] certifica por la presente que

[NOMBRE DEL MÉDICO EXAMINADOR AÉREO]

[DIRECCIÓN (O DIRECCIONES) DE LA(S) CONSULTA(S) DEL MÉDICO EXAMINADOR AÉREO]

es un médico examinador aéreo.

CONDICIONES:

1. El presente certificado se limita a las atribuciones especificadas en el adjunto al presente certificado de AME.
2. El presente certificado requiere el cumplimiento de las disposiciones de aplicación y los procedimientos especificados en la Parte MED / Parte ATCO.MED ⁽²⁾.
3. El presente certificado será válido desde el [dd/mm/aaaa] hasta el [dd/mm/aaaa ⁽³⁾], siempre que se cumplan los requisitos de la Parte MED / Parte ATCO.MED ⁽²⁾, salvo que sea sustituido, suspendido o revocado, o su titular renuncie a él.

Fecha de expedición: dd/mm/aaaa

Firma: [Autoridad competente]

⁽¹⁾ "Unión Europea" se borrará en el caso de terceros Estados no miembros de la UE.

⁽²⁾ La referencia al Reglamento (UE) n.º 1178/2011 o al Reglamento (UE) 2015/340, así como a la Parte MED y la Parte ATCO.MED, se modificará en función del alcance del certificado.

⁽³⁾ Formato de la fecha de caducidad: día/mes/año.

Formulario EASA 148, edición 2

CERTIFICADO DE MÉDICO EXAMINADOR AÉREO

Adjunto ⁽¹⁾ al certificado de AME n.º:

ATRIBUCIONES Y ALCANCE

[Nombre y título académico del médico examinador aéreo] ha obtenido las atribuciones para realizar reconocimientos y evaluaciones médicos aeronáuticos con vistas a la expedición de certificados médicos e informes médicos, según se indica en el cuadro siguiente, y para expedir dichos certificados médicos e informes médicos en los ámbitos siguientes:

Clase 1 revalidación/renovación	[válido hasta]/[no aplicable]
Clase 2 / LAPL / tripulación de cabina Inicial/revalidación/renovación	[válido hasta]
Clase 3 ⁽¹⁾ revalidación/renovación	[válido hasta]/[no aplicable]

⁽¹⁾ Este adjunto podrá expedirse como parte del certificado de AeMC o como documento separado.

Fecha de expedición: dd/mm/aaaa

Firma: [Autoridad competente].

⁽¹⁾ Este adjunto podrá expedirse como parte del certificado de AeMC o como documento separado.

ANEXO IV

Modificaciones del anexo VII (Parte ORA) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011

El anexo VII se modifica como sigue:

- 1) El punto ORA.FSTD.225 se modifica como sigue:
 - a) la letra a) se modifica como sigue:
 - 1) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«El certificado de calificación de FSTD seguirá siendo válido siempre que:»;
 - 2) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) que se garantice a la autoridad competente el acceso a la organización, según lo definido en el punto ORA.GEN.140, para determinar si se siguen cumpliendo los requisitos pertinentes del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados con arreglo a él;»;
 - b) las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:
 - «b) Si la autoridad competente ha ampliado el período de evaluación periódica de un FSTD de conformidad con el punto ARA.FSTD.120, letra c), del anexo VI (Parte ARA), la organización designará a una persona o grupo de personas con experiencia adecuada, que, en los 60 días anteriores y los 30 días posteriores al inicio de cada período recurrente de 12 meses establecido en el punto ARA.FSTD.120, letra b), punto 1, del anexo VI, deberán hacer todas las tareas siguientes:
 - 1) revisar la repetición periódica de las pruebas completas en la QTG máster;
 - 2) llevar a cabo las funciones y las pruebas subjetivas pertinentes;
 - 3) enviar un informe de los resultados a la autoridad competente.
 - c) Una calificación BITD será válida siempre que la autoridad competente proceda a una evaluación periódica del cumplimiento de las bases de calificación aplicables, con arreglo al punto ARA.FSTD.120 del anexo VI.».
- 2) El punto ORA.AeMC.105 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.AeMC.105 Alcance

Esta subparte establece los requisitos adicionales que debe cumplir una organización para poder expedir o mantener una aprobación como centro de medicina aeronáutica (AeMC) para:

- a) proporcionar conocimientos especializados en medicina aeronáutica y formación práctica a los AME;
- b) expedir certificados médicos e informes médicos de la tripulación de cabina, incluidos los certificados médicos de clase 1 o los certificados médicos de clase 3 iniciales con arreglo al Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión (*), o ambos, según proceda.

(*) Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 805/2011 de la Comisión (DO L 63 de 6.3.2015, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj>).».

- 3) En el punto ORA.AeMC.115, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) proporcionarán, además de la documentación para la aprobación de una organización especificada en el punto ORA.GEN.115, detalles relativos a las actividades contratadas a hospitales o institutos médicos designados con fines de reconocimientos médicos especializados.».

- 4) Se inserta el punto ORA.AeMC.120 siguiente:

«ORA.AeMC.120 Certificado de AeMC

Una organización que sea titular de un certificado de AeMC no podrá, en ningún momento, ser titular de más de un certificado de AeMC expedido con el mismo alcance de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y con los actos delegados y de ejecución adoptados con arreglo a él.».

- 5) El punto ORA.AeMC.135 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.AeMC.135 Continuidad de la validez

El certificado de AeMC se expedirá con una duración ilimitada. Seguirá siendo válido siempre que el titular y los médicos examinadores aéreos de la organización cumplan las siguientes condiciones:

- a) cumplir lo dispuesto en el punto MED.D.030 del anexo IV (Parte MED) del presente Reglamento o en el punto ATCO.MED.C.025 del anexo IV (Parte ATCO.MED) del Reglamento (UE) 2015/340, según proceda;
 - b) garantizar su experiencia continua mediante la realización anual de un número adecuado de reconocimientos médicos de clase 1, o reconocimientos médicos de clase 3 de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/340, o reconocimientos médicos aeronáuticos militares equivalentes, según proceda.».
- 6) Se inserta el punto ORA.AeMC.160 siguiente:

«ORA.AeMC.160 Notificación

El AeMC proporcionará a la autoridad competente informes estadísticos sobre las evaluaciones médicas aeronáuticas de los solicitantes, incluidos los informes de la inspección en materia de alcohol y drogas realizada de conformidad con el punto MED.B.055, letra b), del anexo IV (Parte MED) y cualquier factor o tendencia de riesgo para la salud detectado durante las evaluaciones médicas aeronáuticas.».

- 7) El punto ORA.AeMC.200 se modifica como sigue:

- a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) para la certificación médica con arreglo a la Parte MED,»;

- b) se inserta la letra a bis) siguiente:

«a bis) para facilitar la cooperación entre los AME y otros expertos médicos del AeMC, y».

- 8) Se inserta el punto ORA.AeMC.205 siguiente:

«ORA.AeMC.205 Actividades contratadas

No obstante lo dispuesto en el punto ORA.GEN.205, se aplicará todo lo siguiente:

- a) los reconocimientos médicos aeronáuticos mínimos exigidos se realizarán dentro de la organización del AeMC, de conformidad con el alcance y las atribuciones definidos en las condiciones de aprobación adjuntas al certificado de AeMC;
 - b) los reconocimientos e investigaciones médicos adicionales podrán ser realizados por expertos individuales u organizaciones contratados. La organización se asegurará de que, al contratar cualquier parte de su actividad, el servicio o producto contratado se ajuste a los requisitos aplicables.».
- 9) El punto ORA.AeMC.210 se sustituye por el texto siguiente:

«ORA.AeMC.210 Requisitos del personal

- a) El AeMC contará con los siguientes miembros entre su personal:

- 1) un médico examinador aeronáutico (AME) nombrado director del AeMC, con atribuciones para expedir certificados médicos de clase 1, o certificados médicos de clase 3 con arreglo al Reglamento (UE) 2015/340, según proceda, de conformidad con el alcance definido en las condiciones de aprobación adjuntas al certificado de AeMC, y con experiencia suficiente en medicina aeronáutica para ejercer sus funciones;
- 2) al menos un AME adicional cualificado, con atribuciones para expedir certificados médicos de clase 1, o certificados médicos de clase 3 con arreglo al Reglamento (UE) 2015/340, según proceda, de conformidad con el alcance definido en las condiciones de aprobación adjuntas a las atribuciones del certificado de AeMC, así como otro personal técnico;
- 3) expertos médicos disponibles.

- b) El director del AeMC será responsable de:
- 1) coordinar la evaluación de los resultados de los reconocimientos;
 - 2) firmar informes, certificados, y certificados médicos de clase 1 y certificados médicos de clase 3 iniciales de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/340.»
-

ANEXO V

Modificaciones del anexo VIII (Parte DTO) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011

En el anexo VIII, el punto DTO.GEN.135 se sustituye por el texto siguiente:

«DTO.GEN.135 Extinción del derecho a impartir formación

- a) Una DTO dejará de estar autorizada a impartir una parte o la totalidad de la formación especificada en su declaración sobre la base de dicha declaración, cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:
 - 1) la DTO ha notificado a la autoridad competente el cese parcial o total de las actividades de formación a que se refiere la declaración de conformidad con el punto DTO.GEN.116, letra b);
 - 2) la DTO no ha impartido la formación durante más de 36 meses consecutivos.
- b) La DTO devolverá sin demora los certificados de aprobación de conformidad con el punto DTO.GEN.230, letra c), a la autoridad competente:
 - 1) en caso de cese de las actividades de formación de conformidad con la letra a);
 - 2) en caso de revocación de conformidad con el punto ARA.GEN.350, letra d bis), punto 3, del anexo VI (Parte ARA).».

ANEXO VI

Modificaciones del anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012

En el punto ORO.FC.A.201, letra b), punto 2, del anexo III, el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

- «iii) entrenamiento y verificaciones periódicos de conformidad con el punto ORO.FC.230, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
 - A) la verificación no incluirá maniobras de despegue;
 - B) la verificación incluirá maniobras de aterrizaje al menos como piloto supervisor;».

ANEXO VII

Modificaciones del anexo V (Parte SPA) del Reglamento (UE) n.º 965/2012

En el punto SPA.HEMS.130 del anexo V, se añade la letra g) siguiente:

- «g) *Miembros de la tripulación de vuelo que han alcanzado la edad de 60 años y realizan operaciones HEMS con un solo piloto con arreglo al punto FCL.065, letra a), del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011*
- 1) Para los miembros de la tripulación de vuelo que hayan alcanzado la edad de 60 años y que realicen operaciones HEMS con un solo piloto con arreglo al punto FCL.065, letra a), del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, el operador tendrá en cuenta en su evaluación de riesgos, realizada de conformidad con el punto ORO.GEN.200, el aumento del riesgo de incapacitación debido a factores cardiovasculares y cerebrovasculares derivados de circunstancias operativas.
 - 2) El entrenamiento y la verificación de los miembros de la tripulación de vuelo a que se refiere el punto 1 serán impartidos por personal que haya recibido la formación adecuada para poder detectar un deterioro cognitivo leve y solicitar una evaluación médica del miembro de la tripulación, cuando sea necesario.»